W blaskach jesiennego słońca, na dziedzińcu Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.
Zdjęcie: A. Łuszczewski

CENA 3 ZŁ

20.10.1974
42
(1215)

SKRZYDLATA POLSKA



NA HORYZONCIE

Znany zapewne naszym Czytelnikom z monografii Pola Mokotowskiego (nr 2, 3 i 4 „SP" z 1970 r.), płk arch. **Jan Chojnacki** wystąpił z ciekawą i godną poparcia inicjatywą upamiętnienia byłego Pola (Lotniska) Mokotowskiego w Warszawie. Lotnisko to, wyjątkowo związane z dziejami naszej stolicy i kraju, zasługuje jak najbardziej na upamiętnienie, zwłaszcza, iż projekt jest skromny, tani i realny.

Co konkretnie proponuje płk arch. Jan Chojnacki? W jego propozycji czytamy m. in.:

W centrum byłego pola wzlotów Lotniska Mokotowskiego, gdzie obecnie zaprojektowano bardzo obszerny trawnik, należałoby umieścić dla upamiętnienia lotniska poziome koło (średnicy 30 m, z płyt kamiennych lub betonowych, nawet w ostateczności chodnikowych), z wewnętrznym napisem „Warszawa" wykonanym z tego samego materiału.

Ze względu na poziomy charakter założenia, należałoby zastosować również pewien przyciągający z daleka wzrok element pionowy. Proponuję w tym celu wykonać w pobliżu koła, a równocześnie obok ciągu pieszego, płaski cokół kamienny, o rozmiarach 1,5x1,5 m, w jednym kolorze (lub w dwóch odcieniach), z wyrytą szachownicą lotniczą na całej powierzchni tego cokołu. Obowiązujący powszechnie czerwony kolor kwadratów szachownicy należałoby w tym przypadku zastąpić gęstym pismem („epitafium"), informującym obszernie o historii lotniska. Równocześnie w środku tego cokołu należałoby umieścić stalowy maszt wysokości około 10 m, a na nim symbol portu lotniczego, jakim jest wskazujący kierunek wiatru typowy rękaw lotniczy w dwóch kolorach — białym i pomarańczowym.

I to jest w zasadzie wszystko, co proponuje płk Chojnacki. To skromne założenie może wywołać, być może, pewien niedosyt. Pamiętać jednak należy, że w pobliżu, na skrzyżowaniu Alei Żwirki i Wigury z początkiem Trasy Łazienkowskiej, jest przecież inny, wspaniały symbol lotnictwa — Pomnik Lotnika.

Właśnie, korzystając z tego oraz z faktu, że po drodze jest Muzeum Sportu i Turystyki na Stadionie „Skry", płk Chojnacki proponuje w ramach porozumienia z GKKFiT urządzić w jakiejś bardzo skromnej części pomieszczeń tego Muzeum (przynajmniej około 20 m kw.) kącik poświęcony sportom lotniczym, ale zawężony tylko tematycznie do zamkniętej karty Pola Mokotowskiego. Ten fragment Muzeum poświęcony lotnictwu mógłby, zdaniem płka Chojnackiego, zawierać 3 podstawowe elementy: a) historyczne fotografie samego lotniska oraz imprez i wielkich zdarzeń lotniczych na Polu Mokotowskim (nie brak oczywiście takich fotografii); b) drobne, autentyczne przedmioty i dokumenty z tego lotniska (są takie eksponaty); c) małe modele tych typów samolotów, które eksploatowane były na wymienionym lotnisku od początku do końca jego dziejów (to może być — zdaniem płka Chojnackiego — pięknym tematem dla modelarni aeroklubów regionalnych).

Zarząd Główny Aeroklubu PRL, przesyłając nam propozycje płka Chojnackiego do wiadomości i zajęcia stanowiska, uważa zarazem ze swej strony wymienioną inicjatywę za cenną z punktu widzenia propagandy i tradycji lotnictwa. Wydaje się, że przyczyni się ona również do uatrakcyjnienia turystycznego stolicy.

My jesteśmy, oczywiście, jak najbardziej za projektem płka Chojnackiego. Nie pozostaje więc nic innego, jak powołanie przez APRL skromnego Komitetu Upamiętnienia Lotniska Mokotowskiego

Ikarus

Z LOTU PO KRAJU

● **WE WRZEŚNIU** zakończyły się finały dorocznych zawodów lotniczych Wojsk Obrony Powietrznej Kraju o tytuł „Mistrza Walki". Tytuł ten zdobył kpt. pil. **Jacek Tuteja**. W konkurencji zespołowej zwyciężył klucz dowodzony przez kpt. pil. **Jana Bukalskiego.** Tytuł mistrzowski w rywalizacji zespołów rakietowych zdobył zespół mjra **Stefana Bartczaka**. Pierwsze miejsce wśród zespołów technicznych zdobył zespół kpt. **Kazimierza Kiljańskiego.**

✱

● **SPECJALIŚCI** z Instytutu Geodezji i Kartografii opracowali sposób wykorzystania zdjęć lotniczych w podczerwieni do wykrywania chorób roślin i drzew. Przy pomocy zdjęć lotniczych obserwowano także niedawno wpływy przemysłu warszawskiego na lasy Puszczy Kampinoskiej. W najbliższej przyszłości fotografia lotnicza znajdzie również zastosowanie do badań stopnia dojrzałości zbóż oraz określania wydajności z hektara.

✱

● **FACHOWCY** z Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie otrzymali patent na oryginalny przyrząd służący do przenoszenia obiektów ze zdjęcia lotniczego na mapę. Ogromnie ułatwia on pracę kartografów. Przyrząd umożliwia szybkie, mechaniczne przenoszenie obiektu ze zdjęć lotniczych na mapy o dowolnych skalach, z zachowaniem dużej dokładności.

✱

● **OD CHWILI** uruchomienia przez PLL LOT regularnej linii Warszawa — Nowy Jork — Warszawa, przewieziono na tej trasie do końca sierpnia br. ponad 37 tys. pasażerów. LOT dokłada starań, aby otrzymać prawo eksploatacji regularnej linii z Warszawy do Chicago.

✱

● **10 TYSIĘCY** wrocławian wzięło udział w imprezie z okazji Dni Lotnictwa zorganizowanej na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego w połowie września. Czynna była wystawa sprzętu lotniczego, kiermasz książki lotniczej, odbyły się ciekawe pokazy lotnicze oraz wystąpił zespół WL „Eskadra".

✱

● **MINISTERSTWO** Łączności zawarło porozumienie z PLL LOT o uruchomieniu nocnych lotów pocztowych dla przewozu przesyłek na liniach krajowych.

✱

● **INSTRUKTOR** spadochronowy Aeroklubu Podkarpackiego, — **Zbigniew Dzius,** wykonał 8 września br. 2 000 skok spadochronowy z samolotu. Spadochroniarstwem zajmuje się od 1957 r., wieloletni członek kadry narodowej, ustanowił 27 rekordów Polski. Mistrz Sportu. Nasze gratulacje.

✱

● **X LUBELSKIE** Zawody Szybowcowe, z udziałem 23 zawodników z 6 aeroklubów, zakończyły się po 3 konkurencjach zwycięstwem pilota Aeroklubu Łódzkiego — **Zbigniewa Otockiego,** przed **Andrzejem Górnickim** (Aeroklub Lubelski) i **Bogdanem Jóźwickim** (Aeroklub Orląt — Dęblin).

✱

● **W 30 ROCZNICĘ** desantu w Borach Tucholskich 9-osobowej grupy skoczków WP dowodzonej przez ppor. **Jana Miętkiego-Wirskiego,** odbyło się w Czersku spotkanie ze społeczeństwem dowódcy grupy „Wołga" płka **Jana Miętkiego,** radiotelegrafistki **Józefy Kotyńskiej** — **„Zoji"** oraz współpracujących ze spadochroniarzami partyzantów. Pod pomnikiem pomordowanych odbył się apel poległych, a delegacje społeczeństwa złożyły wieńce i wiązanki kwiatów. Kombatanci i zaproszeni goście zwiedzili izbę pamięci w gminnej szkole zbiorczej w Chojnicach oraz bunkier, w którym członkowie grupy „Wołga" stoczyli 22 grudnia 1944 r. walkę z hitlerowcami.

✱

● **W AEROKLUBIE** Tatrzańskim w Nowym Targu rozegrano w dniach 28 września — 5 października XVII Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo — Nawigacyjne. Wyniki i relacje z mistrzostw w następnych numerach.

✱

● **39 MISTRZOSTWA** Polski modeli szybowców zdalnie sterowanych rozegrano w Aeroklubie Jeleniogórskim. W klasie otwartej zwyciężył **Tadeusz Pelczarski** z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, a w klasie standard — **Edward Kowalski** z Aeroklubu Łódzkiego.

✱

● **JAK INFORMUJE** bydgoski „Dzidnnik Wieczorny", przy Aeroklubie Bydgoskim utworzono sekcję pilotów lotni liczącą 12 członków. Jej kierownikiem jest pierwszy konstruktor i pilot bydgoskiej lotni — **Krzysztof Kosior.**

✱

● **Zespół** Lotnictwa Sanitarnego w Rzeszowie otrzymał na wyposażenie śmigłowiec turbinowy Mi — 2.

✱

● **Z DNIEM** 16 września br. PLL LOT obniżyły znacznie na okres jesienno — zimowy ceny biletów na liniach krajowych. Jednocześnie przy zakupie bieletu powrotnego korzysta się z 20-procentowej zniżki. Młodzież szkolna i akademicka uprawniona jest do 50-procentowej zniżki — w miarę wolnych miejsc. (y)

✱

● **NOWY REKORD** Polski ustanowiła 19 września br. w Lesznie znana szybowniczka **Adela Dankowska.** Lecąc na szybowcu dwumiejscowym „Halny" z pasażerką **Mirosławą Mielczarek,** osiągnęła na trasie trójkąta 113 km średnią prędkość 92,45 km/h. (z)

✱

● **W WARSZAWIE** odbyły się pertraktacje w sprawie umowy o komunikacji lotniczej między Polską a Włochami. Umowa ma zastąpić dotychczasowe, tymczasowe porozumienie oparte o wzajemne koncesje. W wyniku obrad uzgodniono zasadniczą część umowy. Załącznik do niej, dotyczący ilości i przebiegu linii obu partnerów, postanowiono rozpatrzeć po jego omówieniu przez zainteresowane przedsiębiorstwa lotnicze, tj. LOT i „Alitalię". **Ma to nastąpić przed końcem bieżącego roku. Delegacji polskiej przewodniczył dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, Mieczysław Roman,** włoskiej — gen. **V. Santini.** Rozmowy cechowała atmosfera wzajemnego zrozumienia i tym samym wypracowania równoprawnych warunków dla obu stron w duchu coraz lepszych stosunków między obu krajami.

✱

● **LISTĘ** posiadaczy samolotów użytku własnego powiększyły ostatnio Zakłady Urządzeń Chemicznych i Armatury Przemysłowej w Kielcach, które nabyły samolot An-2 oraz Przedsiębiorstwo Poszukiwań Geofizycznych w Warszawie, stając się właścicielem dwóch samolotów An-2.

✱

● **KOMITET** Radia i Telewizji oraz Sanockie Zakłady Przemysłu Gumowego „Stomil" wyposażyły się w śmigłowce Mi-2. (o)

✱

● **W AEROKLUBIE** Elbląskim rozegrano w dniach 23—29 września br. XI Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji. Na starcie stanęło 19 pilotów, w tym 5 reprezentantów z NRD i 3 z Czechosłowacji. Wszyscy startowali na samolotach Zlin-526 AFS. Trzy pierwsze miejsca wywalczyli piloci zagraniczni. Zwyciężył **Manfred Jurk** (NRD) — 17 673,33 pkt., przed swym kolegą z reprezentacji, **Erwinem Blaeske** — 17 594,33 pkt. Trzeci był **Jiri Kobrle** (CSRS) — 17 381,43 pkt. Mistrzem Polski na rok 1974 został **Paweł Pawlak** z Aeroklubu Szczecińskiego, który w ogólnej klasyfikacji zajął czwarte miejsce — 17 242,93 pkt. Piąte miejsce i tytuł pierwszego wicemistrza Polski wywalczył **Ryszard Kasperek** z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku — 16 958,60 pkt. Szóste miejsce i tytuł drugiego wicemistrza przypadły w udziale **Helmutowi Stasiowi** z Aeroklubu Szczecińskiego — 16 951,59 pkt. (kh)

✱

● **GOSPODARZEM XVIII** — Spadochronowych Mistrzostw Polski był Aeroklub Lubelski. W zawodach, które trwały od 13 do 22 września br., uczestniczyło 80 skoczków, w tym 13 kobiet. Rozegrano 3 konkurencje: 10 skoków pojedynczych na celność lądowania, 5 skoków do akrobacji spadochronowej i 5 skoków grupowych. Zakończenie mistrzostw, połączone z ogłoszeniem wyników i rozdaniem nagród, odbyło się na stadionie sportowym KS „Start" w Lublinie. Spadochronową mistrzynią Polski na rok 1974 została **Grażyna Kudlek** (AWr. WKS „Wawel") 36,60 pkt. drugie miejsce zajęła **Krystyna Pączkowska** (AŚl. — WKS „Śląsk") 25,81 pkt.; na trzecim uplasowała się **Małgorzata Trepka** (AK. — WKS „Śląsk") 28,26 pkt., a Tytuł spadochronowego mistrza Polski na rok 1974 wywalczył **Józef Łuszczki** — (WKS „Wawel") 10,43 pkt.; 2. **Lesław Panaś** (WKS „Wawel") 10,76 pkt.; 3. **Wiesław Szelc** (Krosno) 11,38 pkt. W klasyfikacji drużynowej — pierwsze miejsce zajęła drużyna WKS „Wawel". (m)



W Zielonej Górze odbyły się w dniach 23 — 28 września br., już po raz piąty, ogólnopolskie zawody spadochronowe kobiet, z udziałem 29 zawodniczek z 12 aeroklubów oraz WKS „Śląsk" i WKS „Wawel". Zwycięstwo odniosła Krystyna Pączkowska z WKS „Śląsk". Reprezentacja tego klubu zajęła też 1 miejsce w klasyfikacji drużynowej. Relacja z zawodów — w następnych numerach.

Zdjęcie: M. Bukowczyk

W dniu 22 września 1974 r. zmarł

TOWARZYSZ

MIECZYSŁAW SZCZEPANIK

długoletni Naczelny Redaktor tygodnika „Sygnały", odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Walecznych, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi, Medalem X-lecia PRL, wyróżniony odznaką Zasłużony Działacz Kultury i Przodujący Kolejarz PRL. W Zmarłym tracimy wzorowego i cenionego pracownika, powszechnie szanowanego działacza partyjnego i związkowego, lubianego kolegę.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!

DYREKCJA, PODSTAWOWA ORGANIZACJA PARTYJNA,
RADA ZAKŁADOWA,
ZAŁOGA WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

nasze rozmowy

ZADANIA I PERSPEKTYWY

z dyrektorem Biura Studiów i Projektów Lotnictwa Cywilnego mgr. inż. F. Gwiżdżem



— Jakie zadania, generalnie rzecz biorąc, stoją obecnie przed Biurem?

— Zadania te sformułowane zostały w zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 7 grudnia 1972 r., powołującym do życia Biuro. W rozdziale trzecim tego zarządzenia czytamy, że „przedmiotem działania przedsiębiorstwa jest prowadzenie studiów oraz opracowywanie założeń techniczno-ekonomicznych i dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla budowy, przebudowy i modernizacji lotnisk, dróg lotniczych oraz innych obiektów i urządzeń ruchu lotniczego, zabudowy portowej i zaplecza techniczno-eksploatacyjnego cywilnego transportu lotniczego".

— Czy tylko cywilnego transportu lotniczego, jak głosi zarządzenie?

— Zgodnie z zarządzeniem Biuro podlega Centralnemu Zarządowi Lotnictwa Cywilnego, a więc instytucji, która kieruje lub powinna kierować rozwojem wszystkich rodzajów lotnictwa cywilnego. Już obecnie pracujemy praktycznie dla wszystkich rodzajów lotnictwa.

— Na ile samo Biuro jest instytucją inicjującą, a więc określającą zakres oraz stopień potrzeb, a na ile organem, że tak powiem, wykonawczym czy zleceniodbiorczym?

— Pozornie jesteśmy wykonawcami zleceń. A więc po pierwsze — są to zlecenia na prowadzenie prac studyjnych; po drugie — opracowywanie założeń techniczno-ekonomicznych poszczególnych inwestycji i wreszcie opracowywanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej. To ma jednak dalsze konsekwencje. Oto, dla przykładu, zlecono nam przeprowadzenie studiów nad lokalizacją nowego, międzynarodowego lotniska dla Warszawy. Sugestii w tej sprawie było — jak wiadomo — wiele. Wnikliwe prace studyjne pozwoliły nam jednak wyjść z koncepcją lokalizacji tego lotniska na kierunku modlińskim. Bo wiadomo, że stołeczna aglomeracja rozwijać się będzie właśnie w tym kierunku. Przyjęcie takiego założenia zmusiło z kolei, aby spojrzeć po nowemu na obecną i przyszłą funkcję lotniska na Okęciu. Opracowane więc przez nas — wspólnie z Biurem Planowania Rozwoju Warszawy — studium rozbudowy Okęcia zakłada budowę nowego dworca międzynarodowego, czyli jak my to roboczo nazywamy — Okęcia 2, jako, że rozbudowany nawet do maksimum obecny MDL pozwoliłby jako tako zaspokoić potrzeby najwyżej do 1980 roku. Budowa Okęcia 2 pozwoli na zabezpieczenie potrzeb komunikacji lotniczej dla Warszawy do czasu wybudowania nowego lotniska międzynarodowego. Krótko mówiąc, realizacja każdego ze zleceń przekształca się automatycznie w tworzenie nowych koncepcji, wytyczanie nowych kierunków i założeń rozwojowych.

— Sądząc chociażby z tych dwóch przedstawionych opracowań studyjnych, Biuro pracuje już pełną parą. A przecież nie wyszło ono jeszcze poza etap powstawania?

— Rzeczywiście — nie wyszliśmy. Łatwo sobie wyrobić o tym zdanie, gdy się zważy, że po całkowitym zakończeniu organizacji Biuro liczyć ma około 300 pracowników, podczas gdy w tej chwili zatrudniamy niecałą setkę.

— Czy bardzo trudne były początki?

— Praktycznie zaczynaliśmy z niczego. Na początku przejęliśmy dziesięciu pracowników Centralnego Biura Studiów i Projektów Dróg, Mostów i Lotnisk. Z dużym zrozumieniem, przychylnością i konkretną pomocą spotkaliśmy się w tym okresie ze strony Wojskowego Biura Studiów i Projektów Lotniskowych, skąd przeszedł do nas cały zespół lotniskowy inżyniera Baranowicza, a ponadto kilku specjalistów wspomaga nas swym doświadczeniem i wiedzą bez formalnej zmiany miejsca pracy.

— Słyszałem, iż sami na siebie zarabiacie...

— Tak. Nie licząc oczywiście samego startu, to jest pierwszych miesięcy drugiego półrocza 1973 roku. Żyliśmy wtedy z funduszów przeniesionych z planu Centralnego Biura Studiów i Projektów Dróg, Mostów i Lotnisk na rok 1973. Od IV kwartału 1973 roku rozpoczęliśmy już jednak działalność produkcyjną i zaczęliśmy zarabiać na siebie. W pierwszym półroczu bieżącego roku odprowadziliśmy nawet do kasy państwowej sporą sumę zysku. Nasze przedsiębiorstwo prowadzone jest bowiem według zasad rozrachunku gospodarczego.

— Wspomniał Pan o zrealizowaniu dwóch dużych zadań odnoszących się do lotnisk komunikacyjnych dla Warszawy. Czy to już wszystko?

Na koncie swym mamy także wiele innych opracowań. Między innymi opracowanie studyjne lokalizacji międzynarodowego lotniska komunikacyjnego dla Katowic i Krakowa, jako dla przyszłego makroregionu południowego. Przedstawiliśmy konkretną propozycję w tej sprawie; proponujemy zlokalizować to lotnisko w m. Balin Duży k. Jaworzna. Założenia techniczno-ekonomiczne tej inwestycji jesteśmy w stanie opracować do pierwszej połowy 1976 r. Ponadto przygotowaliśmy opracowanie studyjne, dotyczące rozbudowy dla celów komunikacyjnych lotniska Łódź-Lublinek (nie rokując, nata bene, temu lotnisku większych perspektyw), rozbudowy i ewentualnego przekształcenia w lotnisko typu dyspozycyjnego lotniska w Bielsku-Białej (jest taka szansa przy założeniu, że do eksploatacji wprowadzone zostaną samoloty w rodzaju czechosłowackiego L-410), a także studia nad lokalizacją nowego lotniska sportowego, sanitarnego i gospodarczego dla Warszawy. Jeśli chodzi o to ostatnie, to przedstawiliśmy wszelkie „za" i „przeciw" lokalizacji w trzech miejscowościach: Radzymin, Aleksandrów i Kobiałka nad Zalewem Zegrzyńskim. Ostateczny wybór lokalizacji zależy od decyzji kompetentnych władz. Na liście naszych opracowań studyjnych można też odnotować koncepcję systemu pomiaru hałasów oraz środków zmierzających do zmniejszenia uciążliwości dla miasta warszawskiego Okęcia, a także koncepcję budowy nowego dworca towarowego na tym lotnisku.

— Interesują nas prace wchodzące lub mające w najbliższej przyszłości wejść na warsztat Biura...

W pierwszej kolejności pragnęlibyśmy przystąpić do prac będących zwykle logiczną konsekwencją opracowań studyjnych, czyli do przygotowania założeń techniczno-ekonomicznych planowanych, czy spodziewanych inwestycji. Czekamy tylko na odpowiednie decyzje. Niezależnie jednak od tego na warsztacie mamy kolejne prace studyjne: koncepcja lotniska dla Wrocławia, modernizacja lotniska w Poznaniu oraz lokalizacja lotniska sanitarnego dla Sanoka. I wreszcie drobne nowum, dające świadectwo ciągłemu rodzeniu się nowych potrzeb: na zlecenie Resortu Rolnictwa opracowujemy koncepcję budowy dwóch baz agrolotniczych na terenie województwa warszawskiego. A poza tym?... No cóż, czekamy na dalsze zlecenia, których — jak się spodziewamy — będzie coraz więcej i coraz bardziej pracochłonnych.

— Wszystko to brzmi dość optymistycznie i bardzo obiecująco. Czy nie macie żadnych trosk i kłopotów?...

Owszem. I sporo. Przede wszystkim bariera etatowa! Nie osiągnęliśmy nawet 1/3 przewidzianego zatrudnienia, produkcję mamy w przyszłym roku podwoić, a tymczasem nie możemy przyjmować do pracy nowych ludzi. Przyczyna w tym, że jakkolwiek Ministerstwo Komunikacji traktuje nas, zgodnie ze stanem faktycznym, jako przedsiębiorstwo będące w stadium organizacji, a więc nie podlegające ograniczeniom etatowym, to innego zdania jest Urząd Miasta Stołecznego Warszawy.

— Skąd aż taka różnica w interpretacji?

— Wiem tylko tyle, że podtrzymywanie tej niekorzystnej dla nas — może się okazać fatalne w skutkach. Nie można bowiem bez przykrych następstw hamować tego co dopiero się rodzi i rozwija.

— Miejmy nadzieję, że zrozumieją to rychło również nieprzychylni wam interpretatorzy.

— Oby jak narychlej...

Rozmawiał: W. W. WIONCZEK

W warszawskim międzynarodowym porcie lotniczym Okęcie. Zdjęcie: J. Czerniak



TECHNICY Z ANtków

Nikomu z lotniczej braci nie trzeba przedstawiać samolotów An-2. Latają po naszym niebie ponad dwadzieścia lat. Załogi „Antków" wykonują różnorodne zadania — od transportowych, poprzez agrolotnicze, sanitarne, desantowe... Jest sto możliwości wykorzystania tego wszechstronnego samolotu.

Naziemny personel techniczny jednostki lotniczej, w której latają „Antki", jest zróżnicowany — weźmy dla przykładu inżyniera pododdziału kapitana **Jerzego Półtoraka.** To stary, doświadczony oficer z wieloletnim stażem, który nim w swojej technicznej karierze dotarł do „Antków", przygotowywał do lotów odrzutowe Limy. Ma on w pododdziale młodych mechaników i techników — ludzi stosunkowo krótko pracujących przy obsłudze samolotów. Trzeba uczyć ich, pomagać, czuwać nad właściwym ich rozwojem.

Prosi się tu o przykład tego młodego technika samolotu... Sierżant sztabowy **Franciszek Krupka.** Wiosną bieżącego roku złożył egzamin maturalny. Nie przyszło mu to łatwo, gdyż samolot jego nie tkwił na jednym tylko lotnisku — często trzeba wyjeżdżać, przygotowywać go do lotów daleko od domu i szkoły. Czy dowódca troszczył się o to, aby sierżant ukończył szkołę? Dziś sierżant trochę żartem stwierdza, że nawet rodzice w domu nie dopingowali go tak do nauki, jak dowódca... Ale przecież bywają w jednostce sytuacje, w których wszystkie sprawy pozasłużbowe muszą odejść na dalszy plan. Jak pogodzić naukę ze służbą... O to troszczyć się musiał nie tylko sierżant, ale i jego dowódca. A przecież Krupka nie był wyjątkiem — w jednostce jest wielu techników uzupełniających bądź uzyskujących wyższe wykształcenie. Technicy samolotów to przeważnie chorążowie lub podoficerowie zawodowi i to młodzi służbą i wiekiem. Samodzielna praca na An-2 jest dla nich przepustką do obsługi bardziej skomplikowanych, większych samolotów, do których wzdychają z utęsknieniem, choć doskonale wiedzą, że obsługa ich to sprawa złożona i wymagająca sporej już wiedzy. Samolotami takimi są właśnie An-26.

Gdy podchodzi taki do lądowania, wydaje się, że to pasażerski An-24. Dopiero, gdy znajdzie się bliżej... nieco dłuższy kadłub, ogromny luk umożliwiający załadunek ciężkiego sprzętu i skoki desantowe... jakże inny, większy i nowocześniejszy jest An-26 od An-2! Dzieli je cała techniczna epoka! Inni też muszą być ludzie obsługujący te samoloty.

Technicy pokładowi to oficerowie średnio od dziesięciu lat obsługujący samoloty w powietrzu. Roi się wśród nich od kapitanów. **Stanisław Wachowicz, Jerzy Grzywalski, Tadeusz Klimek** — to doświadczeni technicy, którzy nim rozpoczęli loty, przez kilka lat pracowali przy samolotach na ziemi.

Czy to potrzebne, czy ludzie ci nie marnują się, mając w powietrzu ograniczone możliwości obsługi technicznej? Nie... przecież oni wspólnie z naziemną służbą techniczną przygotowują samoloty do lotów. Ich praca w powietrzu jest tylko cząstką, jest przedłużeniem naziemnej pracy technicznej, w której odgrywają bardzo istotną rolę. Dobrze, że oczy doświadczonego technika w każdej chwili czuwają nad pracą silników, instalacji i licznych urządzeń dodatkowych, jakimi wypełniony jest nowoczesny An-26.

Po locie czterdziestoletni technicy pokładowi meldują o stanie samolotu dowódcy pododdziału technicznego. Jest nim o dziesięć lat młodszy od nich... porucznik **Mieczysław Kotnarowski,** absolwent Oficerskiej Szkoły Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych w Oleśnicy, pracuje w jednostce dopiero od sześciu lat. Tu nauczył się eksploatować i przygotowywać do lotów ciężkie An-26 i An-12. Tu wreszcie, przed trzema laty, rozpoczął zaoczne studia i obecnie jest studentem trzeciego roku wydziału mechanicznego politechniki. Nie on jeden zresztą — kadra techniczna widzi konieczność podnoszenia swych kwalifikacji. Kto wie, kiedy przyjdzie obsługiwać jeszcze doskonalsze ale i delikatniejsze maszyny? Trzeba zdobyć podstawy wiedzy koniecznej do przyszłej pracy już dziś...

Precyzja. Doskonała znajomość wszystkich urządzeń pokładowych. Umiejętność wyrobu wariantu działania w przypadkach awaryjnych. Aby wykorzystać nowoczesny sprzęt, trzeba umieć nowocześnie myśleć i pracować. Bez tego nie ma dziś lotnictwa.

Ciekawe loty? Jest ich w jednostce wiele, zarówno wojskowych jak i cywilnych, dających państwu niemałe korzyści dewizowe. Prawie każdego dnia startuje z lotniska jednostki samolot do Wenecji. Atrakcyjny lot do miasta marzeń milionów ludzi? Zgoda, ale jaki nietypowy ładunek w transportowej kabinie! 180 żywych cieląt... A transport jednodniowych kurcząt — zabiera się ich do wielkiej, ciśnieniowej kabiny trzydzieści tysięcy! Zadań takich — beczących, ćwierkających czy zupełnie cichych, gdy w grę wchodzi transport maszyn i urządzeń — samoloty jednostki transportowej wykonują wiele. Jest to margines wojskowej działalności, ale margines bardzo cenny i potrzebny gospodarce narodowej.

Zwykło się mówić, że gdy pilot startuje, na ziemi czeka na niego mechanik. Tu jest trochę inaczej — jeden technik czeka na ziemi, drugi jest razem z załogą, w powietrzu. Techniczny trud rozszerza się więc, trwa bez chwili przerwy. Taka to już transportowa specyfika, taka złożoność pracy znojnej, lecz jakże potrzebnej.

BOGDAN BARTNIKOWSKI

Technik pokładowy kpt. Mirosław Wachowiak w czasie przeglądu podwozia.





Sierż. Jan Neryng i st. szer. Władysław Bukowski dokonują przeglądu silnika po locie.



Sierż. Leszek Białczyk przekazuje urządzenia elektroniczne technikowi pokładowemu kpt. Sławomirowi Wachowiczowi.

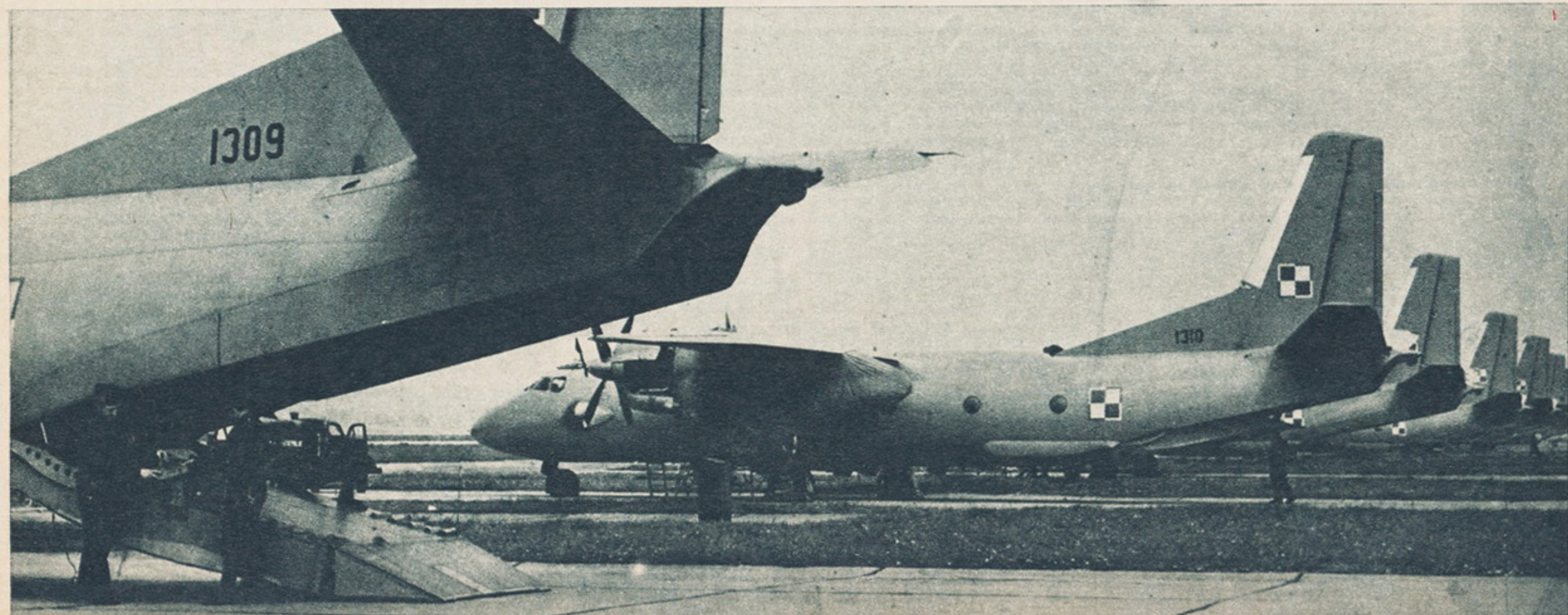


Kpt. Tadeusz Klimek od dziewięciu lat pełni obowiązki latającego technika.



Polotowa kosmetyka...

Zdjęcia: B. Bartnikowski



ZAWODY KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH

Po kilkuletniej przerwie rozegrano znów Międzynarodowe Zawody Krajów Socjalistycznych w Akrobacji Samolotowej. Gospodarzem tegorocznej imprezy były Węgry. Najlepsi akrobaci Czechosłowacji, NRD, Polski, Węgier i ZSRR spotkali się, w dniach 8-15 września br., w aeroklubie Bekescsaba, w pobliżu granicy węgiersko-rumuńskiej.

Barw naszego kraju bronili: **Paweł Pawlak, Helmut Staś, Ryszard Kasperek, Jerzy Plichta i Zdzisław Treder.** Ponadto w skład ekipy wchodzili: **Lesław Andrzejewski** — kierownik; **Marian Urbański** — trener, **Zdzisław Konik** — sędzia, **Zdzisław Gębicki i Józef Sobkowiak** — mechanicy. Na miejsce zawodów ekipa nasza przyleciała przy pomocy 3 zawodniczych Zlinów-526 AFS i Aena-2.

Na samolotach Zlin-526 AFS startowali również reprezentanci CSRS i NRD. Zawodnicy radzieccy latali na Jakach-18PM, a Węgrzy — na dwumiejscowych Zlinach-526F.

Wszystkie reprezentacje, doceniając rangę zawodów, wystawiły swych czołowych pilotów. Oprócz 22 zawodników, w zawodach startowało także 8 czołowych akrobatek z Czechosłowacji, Węgier i Związku Radzieckiego. Oczywiście panie były klasyfikowane oddzielnie.

Na program zawodów składały się trzy konkurencje półfinałowe i jedna finałowa. Półfinał to wiązanki: **obowiązkowa znana; obowiązkowa nie znana**, ułożona na miejscu przez międzynarodowy zespół trenerski, dostarczona zawodnikom dzień przed konkurencją; **dowolna**, ułożona przez zawodnika. Wiązankę finałową, **obowiązkową nie znaną**, ułożoną również przez zespół trenerski poszczególnych ekip, zawodnicy otrzymali także dzień przed startem.

Stopień trudności wiązanek określić można jako średni, w porównaniu z mistrzostwami świata. Wiązanki układane były pod możliwości Zlinów, na których startowała większość ekip.

Już w pierwszej konkurencji doszło do niemiłej dla nas niespodzianki. Typowany na pewnego finalistę, a nawet na miejsce w pierwszej piątce, mistrz Polski, **Paweł Pawlak**, nie popisał się. Pomylił jedną z łatwych figur, stracił wiele punktów i zajął dopiero dwudzieste miejsce. Pomimo iż potem ambitnie finiszował, nie zakwalifikował się do finału. Ostatecznie sklasyfikowany został na dalekim, trzynastym miejscu. Pozostali nasi piloci zajęli jeszcze dalsze miejsca, w tym dwa ostatnie.

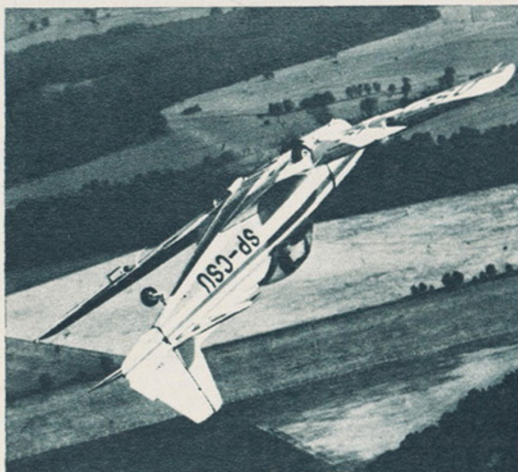
Zwyciężył w zawodach aktualnie chyba najlepszy pilot akrobacyjny ZSRR, **Wiktor Lecko**, przed swym kolegą z reprezentacji, **Siergiejem Kruglikowem.** Trzecią lokatę wywalczył znany pilot czechosłowacki, **Ivan Tucek**, a dopiero dwa następne miejsca zajęli równie znani reprezentanci NRD, **Manfred Jurk i Erwin Blaske.** Ósmy był wielce utalentowany członek młodej ekipy gospodarzy, **Gyorgy Mocsanyi.**

Wśród pań — poza konkurencją były pilotki ZSRR: **Lidia Leonowa, Luba Morochowa i Ludmiła Moskalina**, które w tej kolejności zajęły trzy pierwsze miejsca.

W klasyfikacji zespołowej na którą składała się suma punktów trzech najlepszych pilotów, nasza ekipa również uplasowała się na szarym końcu. Zwyciężyli piloci ZSRR, przed NRD, CSRS i Węgrami.

Tak więc w swym najważniejszym tegorocznym występie, jakim niewątpliwie były Zawody Krajów Socjalistycznych, nasi reprezentanci dostali tęgie lanie. I bynajmniej nie wypełnia uczucia niedosytu piękny pokaz na zakończenie zawodów w wykonaniu pary P. Pawlak — H. Staś i R. Kasperka. Niestety, nie pierwsze to baty naszych akrobatów w ostatnim okresie. I zdaje się, nie ostatnie. Chyba, że w tej dziedzinie sportu zajdą wyraźne zmiany na lepsze. Potrzeba jednak zmian radykalnych, by wyjść z sytuacji niewątpliwie kryzysowej, w jakiej znajduje się akrobacja samolotowa. Do przyczyn niepowodzeń tej pięknej dziedziny sportu lotniczego postaramy się sięgnąć przy okazji omawiania mistrzostw Polski w Elblągu.

(HEK)



Zlin-526 AFS

Zdjęcie: B. Koszewski

WYNIKI ● WYNIKI ● WYNIKI

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ

Bekescsaba (Węgry) — 8—15 września 1974 r.

Kobiety

1. Lidia Leonowa (ZSRR)	12 535,90 pkt.
2. Luba Morochowa (ZSRR)	12 118,78 pkt.
3. Ludmiła Moskalina (ZSRR)	11 540,70 pkt.
4. Olga Kovacic (CSRS)	10 569,10 pkt.
5. Eva Toth (Węgry)	10 526,00 pkt.
6. Katalin Toth Holloine (Węgry)	10 524,10 pkt.
7. Emilia Novotna (CSRS)	10 325,10 pkt.
8. Libuse Felbert (CSRS)	10 314,56 pkt.

Mężczyźni

1. Wiktor Lecko (ZSRR)	12 858,80 pkt.
2. Siergiej Kruglikow (ZSRR)	12 511,80 pkt.
3. Ivan Tućek (CSRS)	12 384,56 pkt.
4. Manfred Jurk (NRD)	12 300,40 pkt.
5. Erwin Blaske (NRD)	12 169,80 pkt.
6. Daniel Polonec (CSRS)	12 123,50 pkt.
7. Michał Mołczaniuk (ZSRR)	14 944,50 pkt.
8. Gyorgy Mocsanyi (Węgry)	11 893,90 pkt.
9. Wolfgang Lindner (NRD)	11 877,70 pkt.
10. Otokar Jozefcak (CSRS)	11 779,10 pkt.
11. Jewgienij Frołow (ZSRR)	11 680,50 pkt.
12. Wettig Falk (NRD)	11 623,80 pkt.
13. Paweł Pawlak (Polska	**11 617,40 pkt.**
14. Dezso Kiss (Węgry)	11 590,00 pkt.
15. Jaroslav Polacek (CSRS)	11 581,40 pkt.
16. Petr Supak (CSRS)	11 552,50 pkt.
17. Helmut Staś (Polska)	**11 476,00 pkt.**
18. Laszlo Simon (Węgry)	11 424,40 pkt.
19. Ryszard Kasperek (Polska)	**11 296,40 pkt.**
20. Jurgen H. Tschierpke (NRD)	11 242,60 pkt.
21. Jerzy Plichta (Polska)	**10 846,50 pkt.**
22. Zdzisław Treder (Polska)	**10 382,90 pkt.**

Klasyfikacja zespołowa

1. ZSRR — 37 315,10 pkt.; 2. NRD — 36 347,90 pkt.; 3. CSRS — 36 287,16 pkt.; 4. Węgry — 34 908,30 pkt.; 5. Polska — 34 389,40 pkt.

MISTRZOSTWA NRD W AKROBACJI

W Neuhausen koło Cottbus, w dniach 18-22 czerwca br., odbyły się VIII Mistrzostwa NRD w Akrobacji Samolotowej. Wzięli w nich udział również nasi piloci akrobacyjni: **Paweł Pawlak, Helmut Staś, Edmund Mikołajczyk, Ryszard Kasperek i Zdzisław Treder.** Startowali oni w tzw. klasie wyczynowej, wspólnie z najlepszymi wyczynowymi pilotami NRD. W mistrzostwach brali również udział juniorzy, osobno klasyfikowani.

We wszystkich trzech konkurencjach półfinałowych — wiązance obowiązującej znanej, wiązance obowiązującej nie znanej i wiązance dowolnej — zwyciężył znany akrobata starszego pokolenia **Erwin Bläske**, pokonując również swych rywali w wiązance finałowej — figurach dowolnych. On też zdobył tytuł mistrza NRD na rok 1974, gromadząc ogółem **22 771 pkt.**

Bardzo dobre **2 miejsce** zajął polski pilot **PAWEŁ PAWLAK — 22 155,1 pkt.** Na 3 miejscu znalazł się **Manfred Jurk — 22 102 pkt., 4. Wolfgang Lindner — 22 025 pkt., 5. HELMUT STAŚ (Polska) — 21 478,5 pkt., 6. Joachim Gideon — 21 303,7 pkt., 7. Falk Wettig — 14 317,5 pkt., 8. RYSZARD KASPEREK (Polska) — 14 218 pkt., 9. EDMUND MIKOŁAJCZYK (Polska) — 14 167 pkt., 10. ZDZISŁAW TREDER (Polska) — 13 515,4 pkt., 11. Grelinde Angerhofer — 13 296 pkt.**

Mistrzem wśród juniorów NRD został 19-letni **Michael Mieth,** uczeń Erwina Bläske, gromadząc **10 807,3 pkt.**

W składzie komisji sędziowskiej znajdował się również przedstawiciel Polski, **Zdzisław Konik. (z)**

SZYBOWCOWY PUCHAR EUROPY

W Angers, we Francji, odbyły się w lipcu br. tradycyjne zawody „O Szybowcowy Puchar Europy". Zła pogoda pozwoliła na rozegranie tylko czterech konkurencji. Na starcie stanęło ogółem 54 zawodników w klasie standard i 20 w otwartej. W standard zameldowali się piloci: z Francji — 26, Szwajcarii — 7, Holandii — 6, RFN — 5, Belgii — 4, W. Brytanii — 2, Szwecji — 2, Danii — 1 i Polski — 1. W klasie otwartej obsada wyglądała następująco: z Francji — 12, W. Brytanii — 3, Szwajcarii — 2, RFN — 1, Belgii — 1 i Holandii — 1.

Zawody stały się miejscem spotkania wielu asów światowej sławy, żeby wymienić choćby Francuzów Hersena, Cartry'ego, Geskisa, Henry'ego, Belga Stouffsa, Niemca z RFN Memmerta, Holendra Reparona, Anglika Burtona czy szwajcarskich kadrowiczów Obrista, Baumgartnera, Baumanna i Stussi. Barwy polskie reprezentował nasz znany pilot wyczynowy, uczestnik mistrzostw świata **Jerzy Popiel,** na szybowcu **„Jantar Standard".**

Ze względu na liczną obsadę ze strony francuskiej, zawody potraktowane zostały jako eliminacyjne do przyszłorocznych mistrzostw Francji. Z wyjątkiem paru produkowanych w W. Brytanii „Kestreli" i jedynego polskiego „Jantara" — wszystkie szybowce były produkcji zachodnioniemieckiej.

Pierwszą konkurencją dla klasy standard był **trójkąt 304 km:** Angers — Parthenay — Le Louroux — Angers, dla klasy otwartej **wielobok 343 km:** Angers — Cholet — Poitiers — Le Louroux — Angers. W standard zwyciężył Francuz **Rantet** na LS-1 (93,6 km/h), w otwartej Niemiec **Memmert** na „Nimbusie-2" (107,05 km/h).

Druga konkurencja — to dla klasy standard **trójkąt 353 km:** Angers — Le Mans Poitiers — Angers, zaś dla otwartej **wielobok 512 km:** Angers — Laval — Blois — Poitiers — Cholet — Angers. Zwycięzcą w standardzie został Szwed **Patterson** na „Cirrusie St." (86,5 km/h), zaś konkurencję w klasie otwartej anulowano, ze względu na to, iż nikt nie zdołał wykonać zadania. Tego dnia Niemiec Memmert musiał wycofać się z zawodów, po poważnym uszkodzeniu swego „Nimbusa-2".

Trzecia konkurencja — to **trójkąt 306 km** dla obu klas: Angers — Parthenay — Le Louroux — Angers. Oto zwycięzcy: w standard Francuz **Schroeder** na „Libelle" (77,1 km/h), w otwartej — jego rodak **Mazalerat** na „Nimbusie-2" (97,2 km/h).

Czwarta konkurencja: trójkąt 297 km Angers — Montagne s/Sevre — Chatellerault — Angers dla klasy standard i **wielobok 347 km** Angers — Cholet — Poitiers — Le Louroux — Angers dla otwartej. Triumfował w standard **Rantet (Popiel był tu szósty),** zaś w otwartej — **Mazalerat** (90,9 km/h).

Ostatnią konkurencją był trójkąt 218 km Angers — Cholet — Parthenay — Angers, tylko dla klasy otwartej. Zwyciężył Francuz **Cartry** na „Nimbusie-2".

W rezultacie wszystkich rozegranych konkurencji — **w klasie standard zwycięzcą zawodów został Rantet (Francja) — 3660 pkt.,** przed swymi rodakami **Penaudem, Schroederem, Henrym i Chenevoyem.** Szósty był Belg **Stouffs. JERZY POPIEL zajął 13 miejsce (3108 pkt.). W klasie otwartej triumfował CARTRY (3666 pkt.),** przed **Mazaleratem, Ragotem, Matternem, Lemaire** (wszyscy — Francja). Pierwszy obcokrajowiec, Anglik **Burton,** był szósty. (z)

Jerzy Popiel



PUCHAR IM. BIANCOTTO

W Rochefort-sur-Mer (Francja), w dniach 28.07.-4.08.1974 r. odbyły się po raz piąty tradycyjne międzynarodowe zawody w akrobacji samolotowej „O Puchar im. Leona Biancotto". Oprócz pilotów francuskich na starcie stanęli piloci radzieccy, brytyjscy, szwajcarscy, polscy, czechosłowaccy, z NRD i RFN. Barwy polskie reprezentowali: **Paweł Pawlak, Helmut Staś i Andrzej Urbański,** na samolotach Zlin-526AFS. Ogółem: 29 zawodników na samolotach „Acrostar", „Jak-18PS, Zlin-526AFS, Pitts S-1, CAP-10 i CAP-20.

Po trzech wiązankach akrobacyjnych prowadzenie objął pilot szwajcarski **Müller** na samolocie „Acrostar", przed pilotem radzieckim **Lecko** na Jak-18PS i pilotem czechosłowackim **Tuckiem** na Zlin-526AFS. Polacy (na Zlinach-526AFS zajęli następujące miejsca: **14. Paweł Pawlak — 12 146,4 pkt., 20. Helmut Staś — 11 748,6 pkt., 22. Andrzej Urbański — 11 657 pkt.,** nie kwalifikując się do finałowej dziesiątki.

W wyniku rozegrania **wiązanki finałowej kolejność miejsc wyglądała następująco: 1. Szwajcar Eric Müller — „Acrostar" — 15 677,8 pkt., 2. Wiktor Lecko (ZSRR) — Jak-18PS — 15 574,3 pkt., 3. James Black (W. Brytania) — Pitts S-1 — 15 281 pkt., 4. Smid (CSRS) — Zlin 526AFS — 15 203 pkt., 5. Hecht (RFN) — „Acrostar" — 15 202,8 pkt., 6. Williams (W. Brytania) — Pitts S-1 — 15 171,2 pkt., 7. Tucek (CSRS) — Zlin-526AFS — 15 153,4 pkt., 8. Morochowa (ZSRR) — Jak-18PS — 15 003,7 pkt., 9. Bläske (NRD) — Zlin-526 AFS — 14 965,3 pkt., 10. Riley (W. Brytania) — Pitts S-1 — 14 955,1 pkt.**

(z)

czy możemy być lepsi?



Polska reprezentacja w czasie defilady w dniu otwarcia mistrzostw na lotnisku w Szolnok. Flagę polską niesie aktualny mistrz Polski Józef Łuszczki.

Nareszcie po wielu latach sport spadochronowy w naszym kraju stał się tematem dyskusji, polemik i kontrowersyjnych wypowiedzi. Spory i pewnego rodzaju zamieszanie wywołały już pierwsze nie sprawdzone wiadomości z Szolnoku, jeszcze podczas mistrzostw. Owo zamieszanie powstało w wyniku niedowierzania, które następnego dnia przerodziło się niemalże w pełnię szczęścia. Zresztą środki masowego przekazu rozpropagowały medalowe miejsce Stanisława Sidora, tak, iż gdy wiadomość ta dotarła na Węgry, wywołała w ekipie wrażenie, którego nie da się określić. Oczywiście mam na myśli wrażenie odwrotne do tego, jakie przeżywali kibice spadochroniarstwa w kraju.

Nie tylko kibice ale i sami skoczkowie odczuli w najróżniejszy sposób smak sukcesu sportowego. Przekonali się, że osiągnięcia uzyskane na mistrzostwach świata są wysoko oceniane przez władze lotnictwa sportowego, że uczynią one wszystko aby sukcesy te były nie mniejsze również i w przyszłości.

Ale po ogłoszeniu wyników ostatecznych przychodzą chwile zadumy i refleksji. Czy wyniki odpowiadają poziomowi sportowemu naszych skoczków, czy dobrze byli oni przygotowani do mistrzostw, czy mają dobry sprzęt, tak potrzebny do startu w mistrzostwach świata?

Rozmawiałem ze wszystkimi naszymi reprezentantami, z kierownictwem ekipy, rozmawiałem także z przedstawicielami ekip zagranicznych na temat ich oceny naszych skoczków.

Już na wstępie pragnę zaznaczyć, że zawodniczki i zawodnicy rzeczowo i krytycznie odpowiadali na moje pytania, że przeżywali bardzo każde swoje niepowodzenie, że w czasie rozgrywania konkurencji zależało im na uzyskaniu jak najlepszego wyniku sportowego, że tegoroczne mistrzostwa były dla nich kolejną konfrontacją własnych umiejętności z poziomem zaprezentowanym przez skoczków zagranicznych.

Czy pojechali najlepsi? Opierając się na wynikach zebranych przez trenera kadry narodowej Bolesława Gargałę podczas treningu przed mistrzostwami świata jak i na rezultatach uzyskanych na zawodach w kraju i poza jego granicami, można śmiało stwierdzić, że nasza reprezentacja składała się z zawodników najlepszych. Wykazały to zresztą wyniki większości skoczków, uzyskane na mistrzostwach Polski w Lublinie. Oczywiście, jak na każdych mistrzostwach, wyniki mogą budzić pewne zastrzeżenia. Oto Wiesław Szelc nie znalazł się w reprezentacji, mimo iż w 1973 r. zajął trzecie miejsce. Swój poziom sportowy potwierdził w Lublinie. Pojechał do Szolnoku, ale nie w charakterze zawodnika. Na mistrzostwach Polski w Lublinie nasi czterej reprezentanci uplasowali się w czołówce. Tylko Roman Łapucki przesunął się do drugiej dziesiątki zawodników. Jeśli chodzi o kobiety, to trzy spośród pięciu reprezentantek (dwie nie startowały w Lublinie) zajęły trzy pierwsze miejsca.

Czy byli dobrze przygotowani? I na to pytanie można dać jednoznaczną odpowiedź. Zawodniczki i zawodnicy nie byli dobrze przygotowani do udziału w tegorocznych mistrzostwach świata. Sformułowanie to wymaga wyjaśnienia. Trudno oczywiście sobie wyobrazić, aby zawodnicy wyjechali na mistrzostwa bez treningu i przygotowania do tak wielkiej imprezy światowej. W tym przypadku nasi zawodnicy po prostu stwierdzają, iż ich przygotowanie nie było dostateczne, że nie osiągnęli tej formy zawodniczej, która by im umożliwiła zajęcie lepszych miejsc w klasyfikacji końcowej mistrzostw. Jak już pisałem poprzednio, na poziom przygotowania polskich sportowców do mistrzostw świata miały między innymi wpływ niekorzystne warunki atmosferyczne, które uniemożliwiły przeprowadzenie pełnego cyklu przygotowań. Sam złoty medalista Stanisław Sidor stwierdził, iż jego trening do mistrzostw świata nie był wystarczający.

Czy mieli dobry sprzęt? Dysponowali najlepszym sprzętem spadochronowym. Wszyscy nasi reprezentanci (oprócz Edwarda Ligockiego, który skakał na „Super Olympicu") startowali na spadochronach radzieckich UT-15. I właśnie dość szybkie przejście ze spadochronów poprzednich na nowe wpłynęło na pewne zahamowanie przygotowań. Zawodniczki i zawodnicy musieli po prostu przyswoić sobie spadochron UT-15, dobrze się w niego wskakać, zbadać jego zalety i wady. Jednym słowem wypróbować go i przeprowadzić z nim różnego rodzaju doświadczenia, jak z każdym nowym sprzętem. To wymagało czasu. Każdy z nich po prostu zamienił się w prawdziwego i nie przewidzianego programem przygotowań skoczka doświadczalnego dla siebie. Chcąc sobie dość dobrze przyswoić nowy spadochron do celów zawodniczych, trzeba na nim wykonać co najmniej sto skoków, a w niektórych przypadkach nawet i więcej. Gdy powiem, że tylko niektórzy z naszych reprezentantów osiągnęli tę liczbę skoków i że sprzętu tego nie można było wcześniej zakupić, otrzymamy w głównych zarysach obraz sytuacji, w jakiej znaleźli się nie tylko zawodnicy, trener, ale również kierownictwo wydziału spadochronowego Aeroklubu PRL. Aby być dobrze przygotowanym do mistrzostw należałoby trening zaczynać w dniu wyjazdu na mistrzostwa, czyli mniej więcej po przyswojeniu sobie nowego spadochronu.

Czy mogli uzyskać lepsze wyniki? Mogli i to nawet z tym przygotowaniem, jakie przeszli na zgrupowaniu. Proszę pamiętać, że nasi sportowcy spadochronowi reprezentują wysoki poziom światowy, że każdy trening przed zawodami ma ten poziom udoskonalić, uzupełnić lub wprowadzić nowe elementy do techniki skoku, wreszcie skonfrontować nawyki. Z tym poziomem sportowym jakim dysponowali nasi sportowcy na mistrzostwach świata, mogli oni z powodzeniem przywieźć do kraju co najmniej pięć, a nie dwa medale z Szolnoku. Oczywiście obliczanie „co by było gdyby" — nie ma sensu. Niemniej fakt pozostaje faktem, że gdyby nie pierwsze bardzo słabe skoki, zarówno mężczyzn jak i kobiet, wyniki naszych reprezentantów byłyby zupełnie inne. Dlatego też nie zawaham się stwierdzić — obserwując skrupulatnie wszystkie skoki naszych sportowców w Szolnoku — że wyniki uzyskane przez nich nie odpowiadają ich poziomowi sportowemu. Mimo nienajlepszego przygotowania do mistrzostw — jak sami zresztą stwierdzają — wyniki jakie uzyskali na mistrzostwach mogły być o co najmniej klasę lepsze, zarówno w celności lądowania jak i w akrobacji spadochronowej. Niestety, taka jest prawda.

Po tych rozważaniach musi paść koniecznie pytanie: czy możemy być lepsi?

Jeśli stwierdziłem, że mogliśmy być lepsi w Szolnoku, to tym bardziej twierdzę, że możemy być lepsi również w kolejnych mistrzostwach świata i zdobyć miejsca w ścisłej czołówce.

Dla przypomnienia podaję, że trzy pierwsze miejsca (medalowe) uważa się za ścisłą czołówkę zawodów czy też mistrzostw, natomiast czołówkę — dziesięć pierwszych miejsc.

Spróbujmy wysnuć wnioski.

Po pierwsze: dotychczasowy cykl przygotowań do mistrzostw świata trwający na ogół rok, należałoby przedłużyć do dwóch pełnych lat. Po prostu od mistrzostw świata do mistrzostw świata.

Po drugie: dwuletni program treningu powinien zawierać założenia szkoleniowe na zgrupowaniach, w aeroklubie macierzystym (kontrolowane okresowo przez trenera kadry narodowej względnie przez członka rady trenerów, poparte krótkim sprawozdaniem o postępie treningu osobistego (oraz polegać na udziale członka kadry narodowej w zawodach w kraju i poza jego granicami. Moim zdaniem każdy członek kadry narodowej winien co najmniej dwukrotnie w roku startować w zawodach międzynarodowych.

Po trzecie: należałoby zainteresować członków kadry narodowej sportami uzupełniającymi, organizować obozy zimowe (np. narciarskie), prowadzić systematyczne ćwiczenia naziemne, umożliwiające doskonalenie nawyków.

Po czwarte: wyposażyć skoczków w udoskonalony sprzęt spadochronowy (mam na myśli również osprzęt), jak również odpowiednie ubiory sportowe. Ponadto zamówić — jeśli to możliwe — spadochrony indywidualne dla każdego skoczka, przy czym oddzielne do akrobacji i oddzielne na celność lądowania.

Po piąte: pewien określony etap doskonalenia w akrobacji kończyć filmowaniem skoczków i następnie oceniać akrobację indywidualnie i zbiorowo.

Po szóste: poczynić próby zmierzające do oceny zawodników przez zawodników, dla konfrontacji i wymiany doświadczeń między skoczkami. Zastanowić się nad powołaniem trenera-kobiety dla przygotowania członkiń kadry narodowej i opieki nad powiększającą się z każdym rokiem grupą spadochroniarek.

Powyższe propozycje przedstawiam do rozważenia przez Komisję Spadochronową, trenera kadry narodowej i Wydział Spadochronowy Aeroklubu PRL.

TADEUSZ MALINOWSKI

SZOLNOK '74

Przed namiotem polskim. Pierwsza od lewej: Grażyna Kudlek. Składają spadochrony: Stanisław Sidor i Edward Ligocki.
Zdjęcia autora





Motoszybowiec „Prząśniczka" Jarosława Janowskiego Zdjęcie: Z. Szulc



Samolot „Wrocław" Tadeusza Dobraczyńskiego
Zdjęcie: T. Dobraczyński



Śmigłowiec „Świerszcz" Stanisława Sobkowa
Zdjęcie: S. Sobkow

II KRAJOWY ZJAZD KONSTRUKTORÓW AMATORÓW



Motoszybowiec WPE braci Wolsza — Piotra i Edwarda Zdjęcie: A. Macko

Artykuł omawia problemy II Krajowego Zjazdu Konstruktorów -Amatorów, zorganizowanego przez Sekcję Główną Komunikacji Lotniczej NOT oraz Koła Twórców Lotniczych Konstrukcji Amatorskich przy Oddziale SITK NOT we Wrocławiu. Przedstawiono jednocześnie ważniejsze postulaty wyłonione w czasie dyskusji.

Motoszybowiec „Stratus" Józefa Borzęckiego Zdjęcie: J. Borzęcki



Wiroszybowiec wodny J-8 Czesława Jurka Zdjęcie: A. Balicki



W sali NOT we Wrocławiu, ozdobionej modelami lotni oraz fotografiami konstrukcji amatorskich, zbierają się uczestnicy narady. Wśród wielu osób, które przybyły z różnych stron kraju, widzimy znanych konstruktorów-amatorów, jak: Paweł Zołotow, Józef Borzęcki, Tadeusz Dobraczyński, Jarosław Janowski i innych, może mniej znanych, ale nie mniej wytrwałych i oddanych idei samodzielnego budowania aparatów latających.

Naradę otwiera przewodniczący Sekcji Głównej Komunikacji Lotniczej SITK NOT — mgr inż. Eligiusz Kołodziński. W swojej wypowiedzi wprowadzającej przedstawia genezę związku KTLKA z SITK NOT Wrocław. Potrzeba i chęć przyjścia z pomocą grupie konstruktorów, usiłujących rozwinąć skrzydła w warunkach bardzo trudnych i to zarówno ze względu na możliwości zaopatrzenia w materiały, lokalowo-warsztatowe jak i formalno-prawne, była przyczyną stworzenia patronatu i zorganizowania KTLKA.

Przy organizowaniu Zjazdu — mówi inż. Kołodziński — kierowała nami idea ściślejszego powiązania konstruktorów-amatorów z przedstawicielami państwowego nadzoru lotniczego oraz inżynierami czynnymi zawodowo w dziedzinie konstrukcji lotniczych, powiązania, które umożliwiłoby skuteczne rozwijanie konstrukcyjnej działalności amatorskiej. W tym też celu do udziału w Zjeździe zaproszeni zostali mgr inż. Henryk Ostromęcki, jako przedstawiciel IKCSP oraz mgr inż. Wiesław Stafiej, z SZD Bielsko-Biała.

Całą dyskusję zjazdową można ująć w dwóch pytaniach:

GDZIE JESTEŚMY?

Amatorska działalność konstrukcyjna, chociaż rozwijająca się (jak dotychczas) z dużymi trudnościami, doprowadziła jednak do powstania ok. 45 konstrukcji, z których 12 zostało oblatanych, a 1 zarejestrowana (dla porównania: przed wojną mieliśmy 49 konstrukcji amatorskich).

Z zestawienia sporządzonego na podstawie dostępnych źródeł wynika, że pod względem liczby zrealizowanych konstrukcji znajdujemy się na czwartym miejscu w świecie. Fakt ten nie powinien jednak napawać nas zbytnim optymizmem, gdyż trudno porównywać nasze konstrukcje, w większości budowane w warunkach dość prymitywnych, z konstrukcjami niektórych krajów wysoko rozwiniętych technicznie. Tym niemniej wskazuje on na duże zainteresowanie w naszym kraju tego rodzaju twórczością.

Niektóre bardziej znane konstrukcje przedstawione są poniżej.

Rodzaj konstrukcji i nazwa (konstruktor): Motoszybowce „Cirrus", „Stratus", „Altostratus" (Józef Borzęcki); Motoszybowiec „Salcia" (Jan Wąsowski); Samoloty „Monika", „Wrocław", miękkopłat „Pterodaktyl" (Tadeusz Dobraczyński); Samolot „Kangur" (Marian Maj); Samolot typu „Pchła nieba" (Czesław Czerniejewski); Samolot „Kukułka"; Samolot (Zbigniew Pędziak); Motoszybowiec „Prząśniczka" (Jarosław Janowski); Samolot w budowie (Kazimierz Olszewski); Wiroszybowce (Aleksander Bobik, Czesław Jurek, Jerzy Sokalski); Śmigłowiec „Świerszcz" (Stanisław Sobkow).

Ponadto zbudowano wiele miękkopłatów.

Najsilniejszym obecnie ośrodkiem konstrukcyjnym jest ośrodek wrocławski. Tam powstała większość dotychczas zrealizowanych konstrukcji, tam też aktualnie znajduje się w różnych fazach budowy aż sześć konstrukcji, w tym dwa wiatrakowce.

Konstruktorzy z innych miejscowości, chociaż może bardziej osamotnieni w swych poczynaniach, również nie pozostają w tyle, tworząc coraz lepsze konstrukcje. Wydaje się, że ich pójście w ślady kolegów z Wrocławia i zrzeszenie się przy miejscowych Oddziałach NOT pozwoliłoby na łatwiejsze pokonywanie trudności.

Trzeba stwierdzić, że amatorska konstrukcyjna działalność lotnicza jest bardzo trudna ze względu na sam poziom techniczny jaki obowiązuje w tej dziedzinie. Brak jasno sprecyzowanej sytuacji formalno-prawnej i organizacyjnej stwarza dodatkowo szereg pytań i wątpliwości. Jest sprawą szczególnie pilną odpowiednie opracowanie istniejących przepisów, dotyczących budowy i odbioru sprzętu latającego, pod kątem potrzeb konstruktorów-amatorów, ze szczególnym uwzględnieniem nie niszczących metod badań. Pozostaje jednak pytanie: kto ma to zrobić?

Według aktualnie istniejących przepisów, możliwe jest uzyskanie rejestracji sprzętu latającego przy spełnieniu warunku tzw. minimalnego bezpieczeństwa. Dla spełnienia tego warunku wymaga się udowodnienia na podstawie obliczeń, że wytrzymałość i sztywność konstrukcji jest dostateczna, konstrukcję wykonano z materiałów atestowanych wg. odpowiednich metod i pod nadzorem IKCSP. Na takich warunkach można uzyskać rejestrację na **jeden egzemplarz sprzętu**, po przeprowadzeniu prób w locie wg programu uzgodnionego i zatwierdzonego przez IKCSP. Jak widać z powyższego, istnieje szansa budowy sprzętu amatorskiego odpowiadającego przepisom państwowym, należy jednak pilnie opracować wytyczne budowy sprzętu, które zawierałyby m. in.: zakres dokumentacji i formę w jakiej ma być wykonana, żądane warunki wytrzymałościowe i sztywnościowe konstrukcji, formę nadzoru IKCSP i zasady sprawdzania sprzętu, ramowy program prób w locie, wzory druków itp.

Większość tych zagadnień jest ujęta w istniejących przepisach, jednak nie zawsze w formie jednoznacznej i zrozumiałej dla osoby nie stykającej się na co dzień z zagadnieniami prawnymi.

Ponadto istniejący zbiór przepisów jest na ogół niedostępny dla konstruktorów-amatorów, dlatego też opracowanie wspomnianych wytycznych w formie chociażby skryptu czy broszury byłoby ogromnym ułatwieniem przy legalizacji budowanego amatorsko sprzętu.

Innym, bardzo trudnym do rozwiązania zagadnieniem, jest sprawa zaopatrzenia w materiały (atestowane), w tym silniki małej mocy (30-50 KM). Przerabiane silniki od MZ-250, „Trabanta" czy „Volkswagena" mimo, że często spełniają swe zadanie, nie mogą być rejestrowane bez przejścia prób naziemnych w wymiarze:

150 godzin — dla silników samolotowych i śmigłowcowych;
50 godzin — dla silników do motoszybowców;

O tym jaki jest zakres i rodzaje prób, większość konstruktorów-amatorów nie ma niestety bliższego rozeznania.

Większość zbudowanych dotychczas konstrukcji amatorskich, to motoszybowce. Obowiązujące aktualnie parametry, jakie powinien posiadać statek powietrzny, aby mógł być zarejestrowany w grupie motoszybowców, to:,

Masa całkowita — do 750 kg
Długość startu na 15 m — do 600 m
Wznoszenie min. — 1,25 m/s lub większe
Prędkość przeciągnięcia — 75 km/h lub mniejsza
Doskonałość — 20 lub większa

Ten ostatni warunek wydaje się nieco zawyżony, biorąc pod uwagę, że eksploatowane szybowce szkolne typu „ABC" czy „Czajka" miały doskonałość rzędu 11-12, a używany dotychczas szybowiec szkolny „Czapla" posiada doskonałość rzędu 17.

Istotnym zagadnieniem jest również publikowanie określonych pozycji z literatury, dotyczących obliczeń aerodynamicznych i wytrzymałościowych lekkiego sprzętu lotniczego oraz możliwość szerokiej wymiany doświadczeń na łamach prasy. Dotychczasowa sytuacja w tym względzie mimo pewnej poprawy w ostatnim okresie, nie jest zadowalająca. Występuje m. in. zupełny brak pozycji dotyczącej obliczeń aerodynamicznych i wytrzymałościowych wiropłatów, pomimo, że w ostatnim okresie obserwuje się na świecie bardzo dynamiczny rozwój tych konstrukcji. Wyłania się też paląca potrzeba opracowania książki, zawierającej metody niezbędnych obliczeń aerodynamicznych i wytrzymałościowych wraz z odpowiednim komentarzem, umożliwiającej metodą „krok po kroku" zaprojektowanie samolotu lub motoszybowca, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień związanych z rejestracją projektowanego sprzętu.

W takim ujęciu wygłoszony był przez mgra inż. Wiesława Stafieja referat omawiający aerodynamiczny projekt wstępny oraz metody obliczeń ważniejszych węzłów konstrukcyjnych.

Jak wynika z powyższego, sytuacja w zakresie lotniczego amatorskiego ruchu konstrukcyjnego w Polsce, chociaż nie jest łatwa, to jednak ze względu na dotychczasowe działania w tym zakresie rokuje nadzieje na jego dalszy rozwój. Aby to nastąpiło, musi jednak dojść do pewnych rozwiązań organizacyjnych stwarzających odpowiednią bazę materialną i formalno-prawną.

CZEGO CHCEMY I JAK TO OSIĄGNĄĆ?

Konstrukcje realizowane przez amatorów z różnych krajów wykazują duże zróżnicowanie typów, od lotni i samolotów typu „latająca etażerka" — do doskonale pod względem aerodynamicznym opracowanych samolotów laminatowych. Konstrukcje te realizowane są przez przedstawicieli różnych grup społecznych i zawodowych a fakt ten umożliwia szeroką wymianę doświadczeń oraz wzajemną pomoc.

Działalność ruchu amatorskiego jest bardzo szeroka i poza samodzielnym projektowaniem i budowaniem sprzętu latającego, względnie budowaniem wg zakupionej dokumentacji, obejmuje: nadzór techniczny; szkolenie; pomoc techniczną i poradnictwo; organizowanie zjazdów, zlotów i konkursów; działalność sportową; loty usługowe; kronikarstwo i muzealnictwo.

Tak pojęta działalność stwarza ogromne możliwości wyżycia się i rozwoju, zarówno pod względem techniczno-konstrukcyjnym jak i sportowym. Ponadto umożliwia utrwalanie tradycji lotniczych.

Podobnie należy rozumieć działalność konstruktorów-amatorów w Polsce. Aby jednak doprowadzić do stworzenia prężnej organizacji, obejmującej szerokie kręgi naszego społeczeństwa, należy rozwiązać szereg problemów, a więc:

1. Stworzyć jednolitą strukturę organizacyjną dla całego kraju.
2. Stworzyć możliwość zakupu odpowiednich materiałów konstrukcyjnych i podzespołów, w tym silników lotniczych lub adaptowanych, gotowych lub do samodzielnego montażu.
3. Opracować zbiór przepisów upraszczających procedurę, a przede wszystkim koszt badań wytrzymałościowych koniecznych dla rejestracji sprzętu — do niezbędnego minimum.
4. Ustalić formy i zakres współpracy z instytucjami oraz fachowcami lotniczymi.
5. Rozwijać i popularyzować na łamach prasy lotniczej krajowe osiągnięcia, prowadzić wymianę doświadczeń i poradnictwo techniczne.
6. Dążyć do publikowania przez właściwe wydawnictwa opracowań dotyczących lekkich konstrukcji lotniczych.
7. Nawiązać współpracę z zagranicznymi związkami konstruktorów-amatorów.

Jak więc widać, zadania są niemałe i wymagają pełnego zespolenia sił wszystkich amatorów (członków KAK) dla ich realizacji.

Myślę, że przedstawione powyżej kierunki działania nie wyczerpują całkowicie zagadnień dalszego rozwoju ruchu amatorskiego, stanowią jedynie próbę sformułowania zasadniczych problemów czekających na pilne rozwiązanie.

Po burzliwej dyskusji, którą podsumował przewodniczący KTLKA inż. Jerzy Musiał, a której główne tezy omówione zostały w tym artykule, zebrani obejrzeli film z oblotów motoszybowca „Cirrus" konstrukcji inż. Józefa Borzęckiego.

REFLEKSJE I WNIOSKI

W chwili obecnej nie sposób pomijać dłużej milczeniem zjawiska społecznego jakim jest amatorska działalność konstrukcyjna. Aktualnie Klub Amatorów Konstruktorów, którego stworzenie zainicjowała „Skrzydlata Polska", liczy ok. 170 członków, a wciąż zgłaszają się następni.

Wydawać by się mogło, że w kraju, w którym młodzieżowa działalność społeczna jest szczególnie preferowana, amatorski ruch konstrukcyjny spotka się z daleko idącym poparciem ze strony odpowiednich organizacji, tak jak to jest u naszych sąsiadów w ZSRR.

Tymczasem tak nie jest. Aeroklub PRL, jako jednostka powołana do prowadzenia i rozwijania działalności lotniczej w jak najszerszym ujęciu, zachowuje dotychczas dyplomatyczne milczenie. Za przyjęciem opieki nad krajowym amatorskim ruchem konstrukcyjnym przez APRL przemawia szereg ważkich argumentów, a m. in.:

— zgodny profil działalności, polegający ostatecznie na sportowym i turystycznym użytkowaniu sprzętu latającego oraz propagowaniu lotnictwa;
— ustalona i zorganizowana baza materiałowa oraz zaopatrzeniowa;
— możliwość pewnego zmniejszenia braków sprzętowych w aeroklubach;
— możliwość wykorzystania po uzgodnieniu z IKCSP elementów konstrukcyjnych, podzespołów, okuć itp. ze sprzętu rozbitego lub kasowanego po resursie, dotychczas bezpowrotnie traconych;
— uzyskanie szerokiej rzeszy fachowców, którzy po ewentualnym uzyskaniu odpowiednich licencji mechanika (szybowcowego, samolotowego itp.) mogliby wzmocnić aktualną kadrę techniczną w aeroklubach;
— duże walory wychowawcze, przejawiające się w odpowiednim poszanowaniu sprzętu samodzielnie wykonanego lub wyremontowanego dla aeroklubu.

Jakkolwiek uważam, że zasadnicza działalność konstruktorów-amatorów powinna przebiegać w ramach APRL, to jestem daleki od twierdzenia, że ich związek z Naczelną Organizacją Techniczną mija się z celem. Organizacja NOT, jako wiodąca w dziedzinie postępu techniki, zrzesza ludzi najróżniejszych zawodów technicznych, w tym również lotniczych, pracujących w różnych zakładach i instytucjach. NOT jako organizacja umożliwiająca m. in. szeroką wymianę doświadczeń w formie odczytów, narad naukowo-technicznych itp. ma bardzo wdzięczne pole do działania na gruncie amatorskiego ruchu konstrukcyjnego i jej opieka szczególnie po linii techniki jest jak najbardziej pożądana. Zanim uzyskamy oficjalne stanowisko APRL (i niezależnie od tego jakie ono będzie), należy zaapelować do wszystkich członków KAK: inżynierów i techników, o zrzeszenie się w Wojewódzkich Oddziałach NOT wzorem Koła Twórców Lotniczych Konstrukcji Amatorskich z Wrocławia.

Mgr inż. ANTONI KUŹMIŃSKI



■ **1500 samolotów** sportowych, turystycznych i dyspozycyjnych przybyło na największą na zachodniej półkuli wystawę lotniczą, jaka odbyła się w Reading, małym miasteczku w Pensylwanii (USA). Celem tej odbywającej się co roku od 25 lat imprezy jest w pierwszym rzędzie zebranie jak największej liczby pilotów maszyn lekkich, użytkowników tego rodzaju samolotów, dla przedyskutowania licznych problemów rozwoju techniki lotniczej. Przy okazji niejako odbywają się pokazy sprzętu, sympozja, konkursy itp. Obecny był m. in. w Reading syn sławnego przed wojną śpiewaka polskiego Jana Kiepury, Marian Kiepura, właściciel firmy „M. Kiepura International Corporation", który w USA jest m. in. przedstawicielem zachodnioniemieckiej firmy „Air-Metall" w Monachium, oferując licencję na budowę wielozadaniowego samolotu skróconego startu AM-C 111, znajdującego się obecnie w budowie.

*

■ **Jedną** z najlepiej zorganizowanych imprez lotniczych w RFN był w tym roku, zdaniem uczestników, odbywający się co dwa lata staraniem aeroklubu w Düsseldorfie międzynarodowy Rajd Samolotowy Nadrenii i Zagłębia Ruhry. Wzięło w nim udział (w lipcu) 71 załóg z RFN, W. Brytanii, Irlandii i Belgii. Program rajdu obejmował zlot na punktualność, dokładność lądowania, odnajdowanie w locie punktów na łamanej trasie obiektów na podstawie zdjęć oraz inne zadania o charakterze nawigacyjnym. Rajd wygrała załoga M. Thiel i J. Gartung.

*

■ **Francuskie** lotnictwo bierze czynny udział w akcji dowozu drogą powietrzną medykamentów i żywności dla głodującej ludności Etiopii i Nigru. Używane są śmigłowce SA-330 „Puma" i samoloty transportowe Transall C-160.

*

■ **Podczas** treningu do szybowcowych mistrzostw Włoch w Rieti, znana włoska szybowniczka Adela Orsi ustanowiła na szybowcu Glasflügel-604 nowy kobiecy rekord międzynarodowy w przelocie po trójkącie 100 km, osiągając średnią prędkość 132 km/h. Tym samym — odebrała rekord amerykańskiej pilotce Lee Tweed, która wynikiem 123,65 km/h. (18. 7. 74) zabrała Włoszce rekord 120,153 km/h ustanowiony przez nią 17.8.73 r.

*

■ **Czechosłowacka** centrala handlu zagranicznego „Omnipol" wyeksportowała do USA partię samolotów Zlin „Trener".

*

■ **Na trasie** Berlin — Kuba samoloty charterowe towarzystwa „Interflug" (NRD) przewiozły tysiąc rybaków. Poławiający na dalekich morzach i oceanach rybacy z NRD coraz częściej podróżują samolotem. Po 108 dniach ciężkiej pracy na wodach północnego Atlantyku udają się na urlop drogą powietrzną. Ich zmiennicy — odlatują natomiast w przeciwnym kierunku.

*

■ **775 mln koron**, na pierwsze zamówienia samolotów „Viggen", przewiduje szwedzki budżet wojskowy na rok finansowy 1974—75. Samoloty te rozpoczną swą służbę od roku 1978 i wejdą na uzbrojenie przynajmniej ośmiu eskadr.

*

■ **Kobiecy** rekord międzynarodowy wysokości lotu balonem wolnym ustanowiła 22.6.1974 r. 34-letnia Renate Peters — (RFN) Start odbył się nocą w Gersthofen, zaś o godz. 8.36 pilotka osiągnęła wysokość 6000 m. Dotychczasowy rekord wynosił 4144 m i należał do amerykańskiej pilotki C. Wolf. Inna pilotka zachodnioniemiecka, Ruth Bader, wraz z drugim pilotem F. Braunem, przeleciała z Gersthofen odległość prawie 400 km, osiągając średnią prędkość 70 km/h. Jest to najlepszy w tym roku wynik na świecie osiągnięty przez pilotkę balonową.

*

■ **Samoloty** jugosłowiańskich linii lotniczych JAT od października br. rozpoczynają loty z Belgradu do Pekinu. Rejsy te zostaną zorganizowane dla wycieczek turystycznych, składających się z członków jugosłowiańskich związków zawodowych. Będą to połączenia nie regularne, lecz czarterowe, których częstotliwość zależeć będzie od stopnia zainteresowania jugosłowiańskich turystów wylotami do Chin.

*

■ **Ministerstwo** Komunikacji, Poczty i Łączności RFN wspólnie z Ministerstwem Spraw Zagranicznych odmówiło udzielenia zgody izraelskim liniom lotniczym El-Al na dokonywanie przelotów na trasie Frankfurt n/Menem — Jerozolima. Zakaz ten wydano w oparciu o rezolucję Zgromadzenia Ogólnego NZ z 8 grudnia 1972 r., w której zawarty był apel o unikanie akcji świadczących o uznaniu izraelskiej okupacji terytoriów arabskich.

*

■ **Trzynastoletni** następca tronu irańskiego, syn szacha Iranu, odbywa naukę pilotażu samolotowego, pod okiem specjalnie w tym celu powołanych instruktorów.

*

■ **16 pilotów** wzięło udział w po raz pierwszy organizowanych zawodach w akrobacji szybowcowej, jakie w lipcu br. odbyły się w Saalgau (RFN). Zwyciężył Herbert Tilling na szybowcu H-101 „Salto". W zawodach reprezentowane były trzy typy szybowców: H-101 „Salto" (1 maszyna), LO-100 (12) i Pilatus B-4 (3). Rozegrano: wiązankę obowiązkową znaną, obowiązkową nieznaną i dowolną. Finałowej dowolnej nie rozegrano, ze względu na pogarszającą się pogodę.

*

■ **Aeroklub** Praha — Letnany (CSRS) zorganizował w czerwcu br. samolotowe zawody nawigacyjne „O złoty klucz Pragi". Udział w zawodach wzięło 26 dwuosobowych załóg. Zwycięstwo odniosła załoga Varhanik — Linhart, na samolocie Aero-45, na drugim miejscu znalazła się załoga Fiala — Ježek, na trzecim Pohanka — Straka. Całkowita długość trasy, składającej się z trzech etapów, wyniosła 461 km. Na trasie wyłożono do odnalezienia 4 znaki, zaś do zidentyfikowania na podstawie zdjęć fotograficznych było 26 obiektów.

*

■ **Pod Moskwą** planuje się budowę nowego portu lotniczego, przeznaczonego do obsługi wyłącznie naddźwiękowych samolotów Tu-144. Będzie to, obok Szeremietiewa, Domodiedowa, Wnukowa i Bykowa piąty port lotniczy Moskwy.

(z)

*

■ **Przeprowadzona** wśród pasażerów „Aerofłotu" w okręgach leningradzkim i swierdłowskim ankieta wykazała, że dwie trzecie podróżujących na liniach lotniczych tych okręgów korzysta z komunikacji lotniczej dla celów prywatnych. Podróżujących służbowo było 35,6%, gdy udających się na wypoczynek — 34,7%, na leczenie — 3,6% i w różnych innych celach osobistych — 26,1%. Ponad 90% podróżnych latało już wielokrotnie. Jako najpoważniejsze mankamenty podróży lotniczej 31,2% ankietowanych wymieniło niestosowanie się do rozkładu lotów (nieregularność i opóźnienia odlotów), 23,8% wskazało na niewłaściwą obsługę w portach i biurach sprzedaży biletów, a 13,5% na trudności związane z dojazdem do i z portu lotniczego.

*

■ **Specjalizujące** się w transatlantyckim przewozie towaru amerykańskie towarzystwo „Seabord World", rozporządzające dotychczas 14 samolotami DC-8 wersji towarowej, zwiększyło swój potencjał przewozowy o 3 towarowe B-747 F, przystosowane do standardowych kontenerów o długości 3, 6 i 12 m. Załadunek towarowy „jumbo-jeta", mogącego pomieścić 1060 m sześc. ładunku o ciężarze 110 ton, jest całkowicie zmechanizowany. Odbywa się z pomocą zaledwie dwóch ludzi i w czasie pół godziny. W rozmieszczeniu ładunku wewnątrz samolotu pomaga komputer. Towarzystwo „Seabord", które w roku ubiegłym uzyskało wzrost przewozów o 20,6%, spodziewa się dzięki nowym samolotom zwiększyć swoją pracę w roku bieżącym o dalsze 24%.

*

■ **Budowany w RFN** przez zakłady VFW—Fokker krótkodystansowy, 40-miejscowy samolot VFW—614 uzyskał certyfikat zdatności i ma wejść do eksploatacji w połowie przyszłego roku. Dotychczasowe zamówienia na ten samolot sięgają 30 sztuk. Trzecią część kosztów budowy pokryły subwencje państwowe.

(o)



(„Letectvi + kosmonautika")



Po blisko miesięcznej serii posiedzeń radziecko-amerykańskiej komisji ekspertów, 20 września br. odbyła się konferencja prasowa, na której poinformowano o kolejnej fazie przygotowań do lotu statków kosmicznych „Sojuz" i „Apollo. Konferencja odbyła się w siedzibie Prezydium Akademii Nauk ZSRR, z udziałem dyrektorów technicznych zespołów obu krajów: prof. Konstantina Buszujewa i dra Glynna Lunneya, a także astronauty Eugena Cernana, pełniącego funkcję specjalnego asystenta NASA do spraw wspólnego lotu orbitalnego.

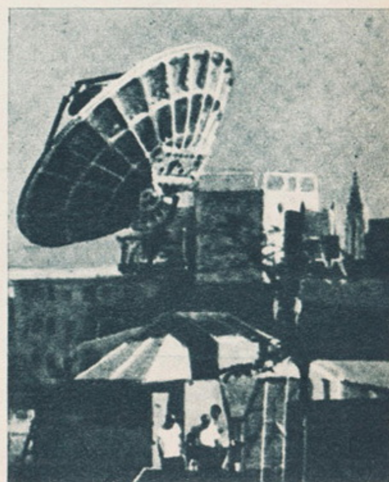
Jak wynika z wypowiedzi obu dyrektorów, program prac przebiega pomyślnie. Podczas ostatniej wizyty w Moskwie przebywało tam osiemdziesięciu specjalistów amerykańskich, którzy wraz ze swoimi radzieckimi kolegami uczestniczyli w mieszanej komisji, obradującej w pięciu grupach. Omówiono szczegóły lotu, jego bezpieczeństwo oraz dziesiątki zagadnień technicznych. Specjaliści amerykańscy przedstawili wyniki swych doświadczeń z systemem cumowniczym, który poddawany był przez ostatnie dwa miesiące intensywnym próbom w ośrodku w Houston. Wkrótce łączem dla obu statków zajmą się specjaliści radzieccy. Jeśli chodzi o najbliższe zamierzenia obu zespołów, to podano do wiadomości, iż Amerykanie nie będą przeprowadzać prób ze statkiem „Apollo" gdyż zebrali niezbędne doświadczenia w ostatnim locie, w czasie którego nastąpiło połączenie ze stacją kosmiczną „Skylab". Dr Lunney oświadczył przy okazji, że nowiutki „Apollo" przeznaczony do połączenia się z „Sojuzem" znajduje się już na Przylądku Kennedy'ego i poddawany jest niezbędnym próbom. Radzieccy kosmonauci postanowili natomiast wypróbować jeszcze raz tuż przed oficjalnym startem swój statek. Kolejny „Sojuz", jak powiedział prof. Buszujew, wykona cały program przewidziany we wspólnym doświadczeniu, przy czym o wynikach lotu zostaną dokładnie poinformowani Amerykanie.

O tym jak przebiegać będą przygotowania do lotu i start, informować będą na bieżąco opinię społeczną specjalne ośrodki prasowe zorganizowane w ZSRR i USA. Dziennikarze natomiast korzystać będą z dwóch central prasowych w Moskwie i Houston skąd będą mogli obserwować bezpośrednio przygotowania do lotu i jego przebieg. Termin startu wyznaczono ostatecznie na dzień 15 lipca 1975 roku.

Również ze Związku Radzieckiego pochodzą dwie następne wiadomości. Otóż 19 września br. z terenu ZSRR wprowadzono na orbitę okołoziemską osiem sztucznych satelitów z serii „Kosmos". Satelity te wyrzucone zostały przy pomocy jednej rakiety nośnej. Stacja kosmiczna „Salut-3" kontynuuje natomiast lot i do dnia 19 września dokonała 1 385 obiegów Ziemi. Wszystkie urządzenia pokładowe są pełnosprawne, a aparatura pomiarowa przesyła informacje do ośrodka naziemnego. Do dnia 23 września zakończono główny program badań związanych z „Salutem-3". Po tym okresie następuje realizacja programu uzupełniającego, w czasie którego prowadzone będą dalsze badania naukowe i techniczne.

Na zakończenie informacja z Kuby. Otóż jak już podawaliśmy, pod Hawaną zbudowano w roku ubiegłym naziemną sację dalekosiężnej łączności (przez satelitę „Mołnia-2"), wykonaną przez specjalistów kubańskich i radzieckich. Stacja ta, nosząca nazwę „Caribe", wchodzi podobnie jak nasza w system „Intersputnik". Oprócz stacji stałej Kuba dysponuje jedną stacją przenośną typu „Mars". Może ona pracować jednocześnie z dużą stacją naziemną, pełniąc funkcję rezerwowej. Stacja „Mars" może być łatwo przewożona z miejsca na miejsce i szybko uruchamiana. Antena stacji jest niewielka, ma 7 m średnicy. Warto dodać, że podczas wizyty Sekretarza Generalnego KPZR Leonida Breżniewa w Indiach stacja typu „Mars" obsługiwała telewizję radziecką przekazując bezpośrednio transmisję.

P. E.



„Mars"— mała, przenośna stacja łączności satelitarnej w stolicy Kuby — Hawanie.

KLUB 1:72

NASZE MIEJSCE PRACY

Ceny zestawów modeli plastikowych pochodzenia zagranicznego nie są u nas niskie. Wystarczy zapoznać się z cenami modeli kołowych i kolejowych, sprowadzanych przez Centralną Składnicę Harcerską lub z cenami modeli wystawianych sporadycznie w Komisach, by się o tym przekonać. Wykonanie modelu samolotu jednosilnikowego w podziałce 1:72 z okresu II wojny światowej wymaga od 50 do 100 godzin pracy; żmudnej i precyzyjnej. Jeśli uzmysłowimy sobie te dwie wartości: cenę i pracochłonność, szybko dojdziemy do wniosku, że do każdego naszego modelu winniśmy odnosić się z należytym szacunkiem i jeśli stać nas było na zakup modelu — tym bardziej powinno nas być stać na należyte wyposażenie własnego warsztatu pracy. Nie wykonamy dobrego modelu przy pomocy noża kuchennego, zużytej żyletki, pilnika do paznokci i szkolnego pędzelka. Nasze wyposażenie winno być dużo bogatsze, a narzędzia wysokiej jakości, zaś miejsce pracy winno odpowiadać określonym wymaganiom.

Zacznijmy od miejsca pracy. Powinien to być stolik o powierzchni co najmniej 0,5 m kw., sztywny i stateczny. Blat stolika nie może być meblowy, bo musimy liczyć się z możliwością zaplamienia go lakierem, zadrapania czy przykręcenia do blatu przenośnego imadełka. Możemy na stolik meblowy zrobić np. nakładkę z twardej płyty pilśniowej lub sklejki, obramowaną listwami, aby się nie przesuwała. Nasze miejsce pracy powinno być dobrze oświetlone. Do tego celu najlepiej nadaje się lampa biurowa przenośna z giętkim wysięgnikiem (najłatwiej wówczas ustawić punkt oświetlenia). Żarówka winna mieć moc 60 W. Ustawienie stolika musi odpowiadać dwom warunkom: nie należy ustawiać go w pobliżu „ciągów komunikacyjnych" w mieszkaniu (ktoś z domowników może nas potrącić np. przy bardzo precyzyjnym malowaniu) oraz nie należy ustawiać stolika w pobliżu ewentualnych przeciągów, bo polistyren, z którego są wykonane modele, ma własności elektrostatyczne i przyciąga do siebie najdrobniejsze nawet pyłki. Jest to niebezpieczne w czasie malowania i suszenia pomalowanego już modelu.

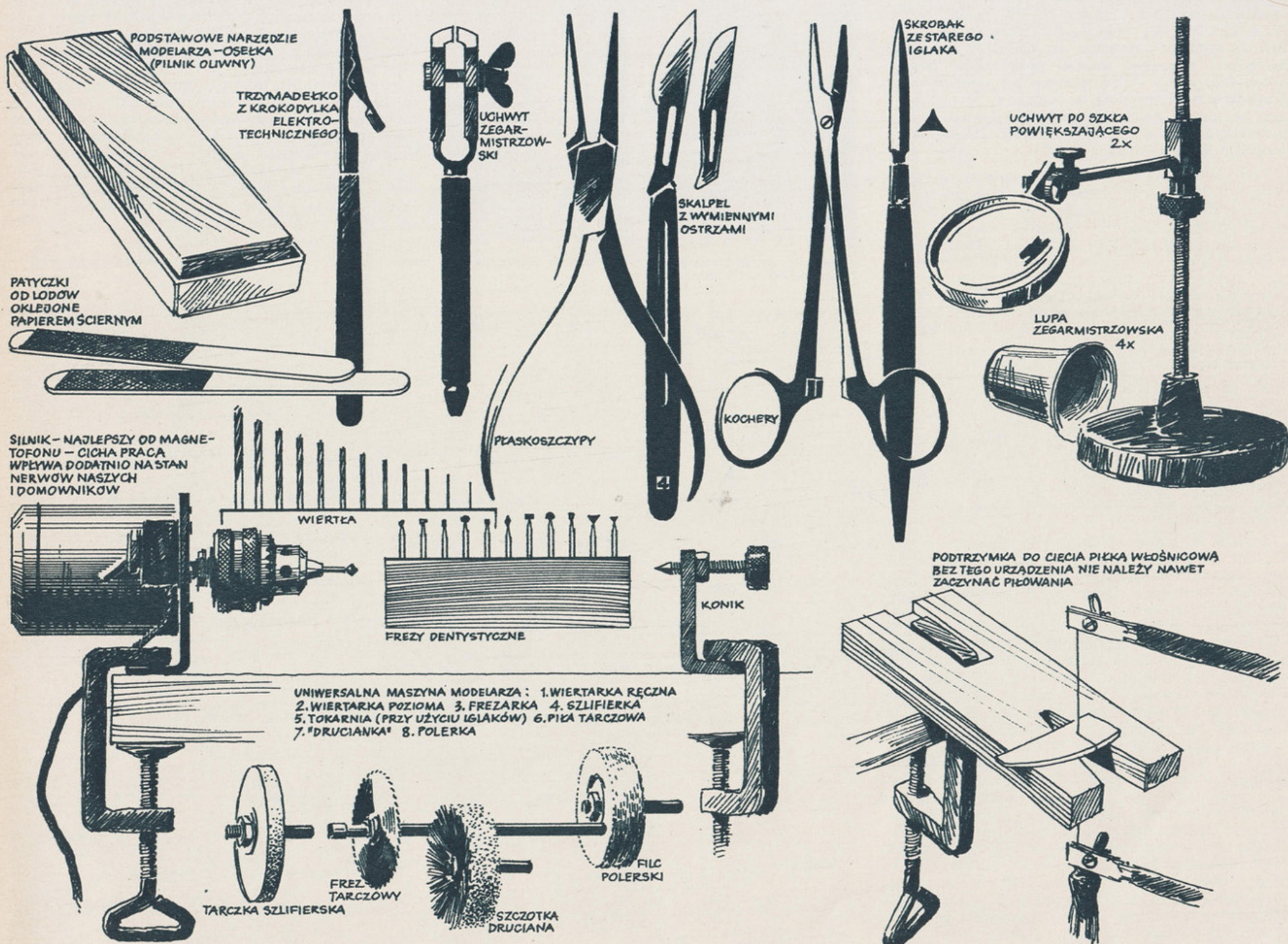
Zajmiemy się teraz narzędziami. Nie musimy mieć ich dużo, powinny one natomiast być dobrej jakości. Aby wiedzieć jakie narzędzia zgromadzić, przeanalizujmy czynności technologiczne, jakie będziemy wykonywać przy budowie modelu, a sprawa się wyjaśni. Będą to następujące poczynania: obcinanie części od wlewków, usuwanie zbędnych naddatków materiału, dopasowanie elementów modelu do siebie, poprawianie ewentualnych błędów fabrycznych, dorabianie szczegółów, których brak, malowanie pojedynczych elementów, montaż podzespołów, składanie całego modelu, malowanie modelu czy nakładanie kalkomanii. Z przeglądu czynności wynika, że będziemy mieć do czynienia z czterema tylko rodzajami technologii. Będą to: różne rodzaje obróbki skrawaniem (cięcie, piłowanie, szlifowanie, wiercenie, skrobanie, toczenie lub frezowanie), malowanie, klejenie nakładanie kalkomanii. Pamiętać jeszcze musimy, że elementy, które będziemy obrabiać, są bardzo małe, stąd i nasze narzędzia powinny być do nich dostosowane.

Oto proponowany zestaw narzędzi:

— komplet pilników iglaków
— piłka włośnicowa (piłeczki o drobnych ząbkach)
— skrobak wykonany z trójkątnego iglaka (bardzo ostry)
— skalpele chirurgiczne (można wykonać samemu z pilników(muszą być bardzo ostre)
— wiertła od średnicy 0,3 do 2,0 mm
— uchwyt ręczny do wierteł
— frezy dentystyczne o różnych kształtach
— trzymadełko zegarmistrzowskie
— małe płaskoszczypy
— pincety
— spinacze do bielizny i krokodylki radiotechniczne
— szpilki krawieckie ze szklanymi łebkami
— papier ścierny polerski o ziarnistości od 220 do 600
— imadełko przenośne 60 mm
— pędzelki od nr 0 do nr 10 (powinny być bardzo miekkie i wysokiej jakości)
— pędzelek do kleju (bardzo mały i twardszy)
— gumki — recepturki
— naczynia do mieszania różnych kolorów lakierów (np. korki polietylenowe od lekarstw)
— bagietki do mieszania
— taśma przezroczysta samolepiąca
— suwmiarka
— lupa zegarmistrzowska czterokrotna
— wata
— benzyna lakowa do mycia pędzli

Wymieniony zestaw narzędzi jest optymalny. Ponieważ kieszeń młodego modelarza zwykle nie jest zbyt zasobna, powinniśmy zacząć kompletowanie zestawu od rzeczy najpotrzebniejszych i stosunkowo tanich. Pamiętać również należy, że sporo wymienionych narzędzi można wykonać własnymi siłami lub drogą uzyskania rzeczy, które do swego właściwego przeznaczenia już się nie nadają, a nam mogą jeszcze długo służyć (np. freziki dentystyczne).

WALDEMAR SALACH
Rys. Stanisław Szymański



OSTATNI LOT

kapitana Janoty-Bzowskiego

Koperta jest już bardzo mocno podniszczona i tylko z trudem można na niej odczytać rozlewające się, wyblakłe pismo: „W razie wypadku proszę o zawiadomienie jak w adr. i przekazanie tej koperty kpt. pil. Hryniewicz Jan, por. pil. Żeligowski Tad. Cramwell, RAF, Lies." List zawarty w tej kopercie, pisany przez jednego z polskich lotników walczących za Polskę poza jej granicami i poległych — też jest z trudem czytelny. Właściwie ten list jest również w pewnym sensie niezwykłym testamentem, ostatnią wolą zmarłego żołnierską śmiercią Polaka. Oto jego treść w oryginalnym brzmieniu:

Kpt. Hryniewicz J. i por. pil. Żeligowski T. W razie mojej śmierci albo zaginięcia proszę Was bardzo o zajęcie się moimi prywatnymi rzeczami. Jakieś nieważne graty z ubrania itp. oddajcie komu chcecie, ewent. pieniężne należności można złożyć do banku do odebr. – rzeczy drobniejsze schowajcie do małej walizki i postarajcie się żeby kiedyś bezwzgl. dotarły do Rodziny. Adres mojej żony Zofii – woj. Kieleckie, poczta Włoszczowa, maj. Bobrowniki (n. Pilicą). Proszę Was również o powiedzenie i przekazanie Żonie mojej, synowi Markowi i córce Alicji, że byli zawsze przez cały czas moimi najbliższymi istotami, mimo iż listów nie mogłem z obawy o nich pisać i innych trudności, to całym sercem byłem zawsze z nimi, a cierpienia moje i innych – ofiarowałem za Polskę, spełniając normalny obowiązek. Powiedzcie im i całej rodzinie, że wstydu nie przyniosłem – to chyba ich cały spadek, który im mogłem zostawić. Mój spadek, który zabiorę – to troska o nich i o całą Polskę. Proszę Was jeszcze o pomoc w zaopatrzeniu dla Rodziny z racji mojej służby wojskowej i bądźcie zawsze ich przyjaciółmi, jak byliście moimi. Przekażcie im moje myśli i słowa. Was, Janek i Tadzik, żegnam i dziękuję za wszystko. Wszystkich kolegów z dywizjonu również pożegnajcie. Jerzy 11.VI. 1941 r. P.S. Acha, gdybym był „missing" (zaginiony – przyp. aut.), to wiedzcie, że zrobię wszystko co się da, nawet gdybym był sam przekonany, że się nic nie da zrobić. Zbierzcie wszystkie fotografie. J."

Ten wzruszający i zarazem tragiczny w swojej wymowie list wraz z nadgryzionymi przez czas fotografiami otrzymał autor od dorosłych dziś dzieci poległego pilota, państwa Alicji Wojciechowskiej z Goleniowa i Marka Janoty-Bzowskiego z Katowic. Dalsze poszukiwania doprowadziły autora do jednego z adresatów listu, majora-pilota w stanie spoczynku, Jana Hryniewicza zamieszkałego w Środzie Śląskiej na Dolnym Śląsku. Był on serdecznym przyjacielem kapitana Janoty-Bzowskiego, z którym po raz pierwszy zetknął się w okresie wojny obronnej Polski w 1939 roku.

★

W dniu wybuchu wojny podporucznik pilot rezerwy Jerzy Janota-Bzowski, wyszkolony w dęblińskiej „Szkole Orląt", nie czekając na wezwanie sam zgłasza się do eskadry bojowej. Najazd wojsk hitlerowskich na Polskę zastał go we wsi Bobrowniki, gdzie rodzice prowadzili sporą gospodarkę rolną.

Jeszcze w czasie szkolenia lotniczego w Dęblinie dał się poznać jako dobry pilot, człowiek pełen fantazji i niezwykłej odwagi. Już podczas działań bojowych często samorzutnie zastępował w lotach mniej dysponowanych kolegów, przyjmując najbardziej niebezpieczne misje. W ciągu dnia startował wielokrotnie do wyczerpujących psychicznie i fizycznie lotów bojowych.

Wspomina inicjator ufundowania Sztandaru dla lotnictwa polskiego walczącego na Zachodzie, major pilot w stanie spoczynku, Jan Hryniewicz:

„Jurek był człowiekiem pełnym optymizmu, radości życia. Wspaniały kolega. Szczególnie utkwił mi w pamięci jeden z lotów bojowych wykonany przez niego. Otóż w pierwszych dniach września 1939 roku na zwyczajnym, powolnym samolocie łącznikowo-obserwacyjnym podporucznik Janota-Bzowski obrzucił granatami kolumnę marszową nieprzyjaciela. Skrzynkę zwykłych granatów zabrał tuż przed startem. Ten wręcz samobójczy atak zakończył się dla pilota szczęśliwie: paroma przestrzelinami w skrzydłach i kadłubie samolotu. Wraz z innymi polskimi lotnikami po kampanii wrześniowej, Jurek przedostał się do Rumunii, gdzie został internowany. Po wielu perypetiach i szczęśliwej ucieczce z obozu, okrężną drogą dociera do Francji. Tam późną jesienią 1939 roku spotkaliśmy się na lotnisku Lyon-Bron, które było dla nas, Polaków jednym z punktów zbornych..."

W jednej z baz środkowej Francji Janota-Bzowski przechodzi skrócone szkolenie, opanowując pilotaż bombowych Blochów i Potezów. Wykonał kilka lotów operacyjno-bojowych, m. in. w rejonie osławionej Linii Maginota. „Śmieszna wojna" we Francji nie trwała długo, a po podpisaniu haniebnego układu z hitlerowcami przez marszałka Petain'a — Polacy nie mieli co robić w tym kraju.



Kpt. pil. Jerzy Janota-Bzowski. Zdjęcie wykonane w Anglii, w 1940 r. Niżej: Fotokopia listu-testamentu kpt. Janoty-Bzowskiego.

Większa część Francji znalazła się pod okupacją Niemców, z wyjątkiem obszarów południowych, na których rządy sprawował Petain, prowadzący politykę wybitnie faszystowską. Kapitulacja Francji, która przecież mogła prowadzić wojnę, biorąc pod uwagę jej ówczesne imperium kolonialne — była poważnym ciosem dla Sprzymierzonych. Ale nie wszyscy Francuzi zgodzili się z układem marszałka Petaina. Pewna liczba żołnierzy francuskich zaczęła uciekać do Anglii, skupiając się przy generale De Gaulle, tworząc ruch „Wolnych Francuzów". Z Francji wycofywali się także polscy żołnierze z różnych rodzajów broni.

Układ Petain'a z hitlerowcami przewidywał, że armia francuska odda wszelki posiadany sprzęt bojowy wraz z zapasami paliwa. Trzeba było więc oddawać i samoloty. W tym czasie podporucznik Jerzy Janota-Bzowski znajdował się na jednym z lotnisk operacyjnych, jeszcze nie zajętym przez władze petainowskie. Sytuacja wymagała szybkiego działania. I tutaj najlepiej uwidoczniły się „kmicicowe" cechy Polaka.

Wraz z małą grupką polsko-francuskich lotników, Janota-Bzowski obezwładnił straż hangaru, a następnie wytoczono z niego duży bombowiec typu Potez. Jego zbiorniki zatankowano do pełna. 18 czerwca 1940 roku przed południem podporucznik Janota-Bzowski odrywa się na przeciążonym Potezie od ziemi francuskiej i bierze kurs na Casablankę. Oprócz niego na pokładzie znajdowało się sześciu lotników: czterech Francuzów i dwóch Polaków.

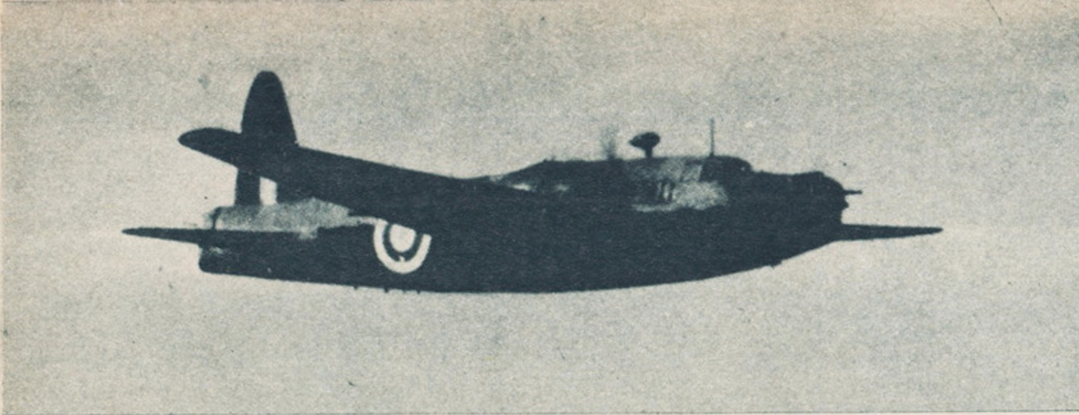
Potez szczęśliwie ląduje w Casablance. Tam pozostawiają samolot i drogą morską przez Gibraltar docierają do Anglii.

★

Kolejne spotkanie majora Hryniewicza z bohaterem naszej opowieści ma miejsce w Blackpool k Anglii, gdzie wielu polskich lotników przed lotami bojowymi zostało skierowanych na odpoczynek. Przydało się to bardzo po życiu w rumuńskich i węgierskich obozach dla internowanych i po długiej, pełnej przygód drodze do Francji, a później Anglii. W Blackpool awansowany na porucznika Janota-Bzowski zaprzyjaźnił się z drugim adresatem swojego późniejszego listu, porucznikiem Tadeuszem Żeligowskim, pilotem myśliwskim.

Po opanowaniu pilotażu bojowych maszyn brytyjskich, nasi lotnicy otrzymują skierowania do różnych polskich dywizjonów. Prasa angielska zaczyna pisać z zachwytem: **„Polscy lotnicy będą bronić angielskiego nieba..."**, **„Biało-czerwone szachownice nad Londynem"**, **„Odwaga, zaciętość i niezłomna wola walki — oto portret polskiego lotnika"**. Wtedy też poza granicami Polski, na obczyźnie sławne stają się nazwiska: Skalski

Kpt. pil. Hryniewicz J. i por. pil. Żeligowski T.
W razie mojej śmierci, albo zaginięcia
proszę Was bardzo o zajęcie się moimi
prywatnymi rzeczami. Jakieś nieważne
graty z ubrania itp. oddajcie komu
chcecie, ewent. pieniężne należności można
złożyć do banku do odebr. – rzeczy drobniejsze
schowajcie do małej walizki i postarajcie
się żeby kiedyś bezwzgl. dotarły do Rodziny.
Adres mojej Żony Zofii – woj. Kieleckie
poczta Włoszczowa, maj. Bobrowniki (n. Pilicą).
Proszę Was również o powiedzenie i prze-
kazanie Żonie mojej, synowi Markowi
i córce Alicji, że byli zawsze, przez cały



Na takim „Wellingtonie" zginął wraz ze swą załogą kpt. pil. Jerzy Janota-Bzowski.

Łokuciewski, Urbanowicz, Pisarek, Horbaczewski...

Janota-Bzowski trafia do 305 Dywizjonu Bombowego „Wielkopolskiego", sformowanego w końcu sierpnia 1940 roku w Bramcote. Lata tam na dwusilnikowych bombowcach „Wellington". Na początku roku 1941 Janota-Bzowski za swoją niezwykłą odwagę i poświęcenie zostaje awansowany do stopnia kapitana. W kwietniu 1941 roku Dywizjon 305 uczestniczy po raz pierwszy w operacji bojowej, atakując zbiorniki paliwa w Rotterdamie. W trzy miesiące później załogi „305" wykonały prawie pięćdziesiąt lotów operacyjnych, bombardując m. in. Brest, Frankfurt n/Menem, Emden, Bremen, Kolonię. Rok 1941 jest także tragiczny dla tego dywizjonu, który stracił siedemdziesięciu lotników. Wśród nich znalazła się załoga kapitana pilota Janoty-Bzowskiego...

Posłuchajmy jeszcze raz wspomnień obecnego mieszkańca Środy Śląskiej i byłego pilota bombowców, Jana Hryniewicza:

„Kapitan Janota-Bzowski albo był wielkim szczęściarzem albo prawdziwym pechowcem. Z akcji bojowych prawie zawsze powracał na postrzelanym samolocie. Kilkakrotnie jego „Wellington" lądował tylko na jednym pracującym silniku. Jurek latał bardzo brawurowo, może nawet za bardzo ryzykownie i koledzy przepowiadali mu żartem, że kiedyś razem z całym gratem spadnie na nieprzyjaciela. Bardzo tęsknił za rodziną pozostawioną w Polsce. Na tablicy przyrządów pokładowych swojej „Elżuni" (tak został nazwany ich bombowiec, którego matką chrzestną była autorka marsza lotników polskich. Aleksandra Zasuszanka-Dobrowolska) wlepił fotografię żony i małych wtedy dzieci.

Kiedy 305 Dywizjon ponosił w 1941 roku tak wielkie straty w ludziach i sprzęcie, kapitan Bzowski jakby przygasł i stracił swój wspaniały humor. Chyba już wtedy przeczuł swoją bliską śmierć... Niby żartem, powiedział kiedyś mnie i porucznikowi Żeligowskiemu, że gdyby został pogrzebany na obcej ziemi — my musimy sprowadzić jego prochy do Ojczyzny. Obracaliśmy to wszystko w żart, mówiąc że jak w trójkę spotkamy się po wojnie w wolnej Polsce, musimy oblać należycie takie spotkanie. Stało się jednak inaczej..."

14 lipca 1941 roku obładowany bombami „Wellington" — E jak „Elżunia" — kołuje po pasie startowym macierzystej bazy. Cel wyprawy — atak bombowy na wyznaczone obiekty w Bremen. Kanciasty samolot ma w swoich lukach prawie cztery i pół tony bomb różnych typów, załadowane maksymalnie kaemy pokładowe na wypadek spotkania z nocnymi myśliwcami wroga. Sześcioosobowa załoga dokonuje ostatniego przed wylotem sprawdzenia przyrządów pokładowych, instalacji, wyłączników. Wszystko w porządku. Piloci „Wellingtona" podnoszą w górę przez odsłonięte szybki kabin kciuki dłoni, pozdrawiają mechaników. Ci odpowiadają takim samym gestem: powodzenia, chłopcy!

Po wyczerpującym nocnym locie „Wellington" E znalazł się nad celem 15 lipca 1941 roku nad ranem. Bremen już płonęło, obkładane bombami przez samoloty z innych dywizjonów angielskich i polskich. Obrona przeciwlotnicza miasta była bardzo silna i wiele maszyn zostało strąconych, w płomieniach spadając w dół. Celna seria hitlerowskiego „flaku" uszkodziła także bombowiec kapitana Janoty-Bzowskiego. Samolot, obficie dymiąc, zdążył jeszcze wyrzucić bomby na wyznaczony obiekt.

Płonący „Wellington" E był już zbyt nisko ziemi i na skok ze spadochronem było za późno. Cała załoga pozostała w kadłubie. Bombowiec przechyla się bezwładnie na skrzydło i niczym płonąca pochodnia wali na ulicę. Potworna eksplozja i w ogniu staje ciąg budynków.

Następnego dnia po nalocie na Bremen radio Genewa opublikowało listę załóg, które poniosły śmierć lub dostały się do niewoli hitlerowskiej, skacząc ze spadochronami. Wymieniono tam również sześcioosobową załogę kapitana Janoty-Bzowskiego. Jan Hryniewicz początkowo nie chciał uwierzyć w śmierć załogi „Wellingtona" E. Łudził się, że może to pomyłka, że oni żyją w niewoli.

Major Hryniewicz pamiętając o danym przyjacielowi przyrzeczeniu postanowił odszukać jego grób w niemieckim mieście. Wiedział tylko, że „Elżunia" została zestrzelona w rejonie Bremen. Ale czy jej lotnicy zostali w należyty sposób pochowani? Czy w ogóle na ich grobach są krzyże z nazwiskami?

Dopiero w czerwcu 1946 roku Jan Hryniewicz może z Anglii wyruszyć na poszukiwanie grobów do Niemiec. Było to na krótko przed jego zamierzonym powrotem do kraju. Zameldował się w tej sprawie w ówczesnym dowództwie polskiego lotnictwa bojowego w Anglii, lecz nie znalazł tam zrozumienia dla swojej prośby. Dopiero pomogła w tej sprawie interwencja u brytyjskiej rodziny królewskiej. Hryniewicz został zaopatrzony w niezbędne dokumenty i pieniądze. Poleciał samolotem do Berlina, a stamtąd wojskowym samochodem do Bremen.

Major Hryniewicz odnalazł grób kapitana Janoty-Bzowskiego i czterech lotników z jego załogi. Ciała szóstego Polaka nigdy nie udało się odnaleźć. Widocznie rozerwała je na strzępy eksplozja spadającego samolotu. Załoga bombowca „Wellington" E została pochowana na małym cmentarzyku na peryferiach Bremen.

Dopiero teraz stojąc nad grobem musiał uwierzyć, że jego przyjaciel rzeczywiście nie żyje. Zginął śmiercią lotnika, jak wielu innych. Niestety, nie udało mu się spowodować sprowadzenia prochów poległych nad Bremen Polaków z bombowca „Elżunia". Wtedy były to jeszcze trudne lata i takich grobów żołnierzy polskich było setki tysięcy na całym świecie.

Jan Hryniewicz wypełnił wolę tragicznie zmarłego przyjaciela, zawartą w adresowanym do niego liście. Dopilnował, aby wszelkie osobiste pamiątki po kapitanie Jerzym Janocie-Bzowskim zostały przesłane rodzinie. A więc książka lotów, odznaczenia bojowe, fotografie, podniszczony pamiętnik, który polski pilot rozpoczął pisać jeszcze we Francji. Przesłał rodzinie Janoty-Bzowskiego także ostatni list adresowany do siebie i porucznika Żeligowskiego. W Anglii otrzymał go Hryniewicz w dwa dni po lotniczej śmierci przyjaciela.

ANDRZEJ MACKO

Grób kpt. Janoty-Bzowskiego na przedmieściu Bremen, sfotografowany w 1946 r. Niemcy popełnili błąd w nazwisku). Zdjęcia z archiwum autora





ODDZIAŁ WARSZAWSKI

OWOCNE SPOTKANIE

Jeszcze nie tak dawno powołany został do życia Oddział Warszawski Klubu Twórców Lotniczych, a już możemy zasygnalizować naszym Czytelnikom pierwsze kierunki działania wybranego w czerwcu zarządu.

Zacznijmy jednak od początku. Ostatnie spotkanie warszawskich twórców odbyło się 18 września br. w Klubie Garnizonowym, który udostępnił swoje piękne pomieszczenie na spotkania, odczyty i pokazy filmowe. Zebrali się zarówno młodzi jak i starsi wiekiem członkowie oddziału warszawskiego. Łączy ich bowiem wspólny cel: tworzenie z myślą o lotnictwie i dla lotnictwa. Członkowie, którzy przyszli na zebranie, reprezentowali wszystkie dziedziny twórczości.

Spotkanie cechowało zwięzłe przedstawienie problemów i rzeczowa dyskusja.

O toruńskim zjeździe historyków mówił dr Czesław Krzemiński, pracownik naukowy Wojskowego Instytutu Historycznego. Jako uczestnik zjazdu zapoznał zebranych z pracami obrad oraz posiedzeń wyłonionych komisji. Przedstawił główne kierunki badań historyków, omówił wynikającą ze zjazdu potrzebę sięgania do tematów współczesnych. Nakreślił też zadania, jakie na tle zjazdu toruńskiego krystalizują się dla twórców lotniczych. Zapoznał także zebranych z pracami bieżącymi i planami na przyszłość Wojskowego Instytutu Historycznego w dziedzinie lotnictwa. Zachęcił zebranych do podejmowania tematów przedstawionych do indywidualnego względnie zespołowego opracowania. Między innymi tematami — do opracowania są dzieje jednostek lotniczych, stoczonych walk, wybranych zagadnień z historii lotnictwa polskiego.

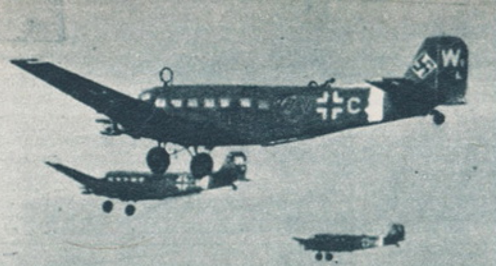
Wypada odnotować, że wystąpienie dra Czesława Krzemińskiego wzbudziło duże zainteresowanie wśród zebranych. Zresztą wykazała to dyskusja, w której zabrało głos wielu mówców.

Prezes oddziału warszawskiego Kazimierz Sławiński przedstawił zebranym zamierzenia stołecznych twórców na najbliższą przyszłość. Przewiduje się więc spotkania z filmowcami i wydawcami, narady twórcze i wieczory autorskie.

Kalendarz spotkań obejmuje również pokazy mało znanych lub zupełnie nie znanych filmów o tematyce lotniczej, fabularnych i dokumentalnych. Kilkanaście filmów zostało już zgłoszonych do prezentacji. Ponadto w dyskusji zaproponowano wiele ciekawych pomysłów i wniosków, które stopniowo będą urzeczywistnione. Krótko mówiąc: propozycji ciekawych jest bardzo dużo, trzeba więc spośród nich wybrać najlepsze.

Redakcja naszego tygodnika, wychodząc na przeciw śmiałym inicjatywom i zamierzeniom twórców warszawskich, udostępniła im swoje łamy dla prezentowania własnej twórczości. Jednocześnie zaproponowała publikowanie tych materiałów w specjalnie na ten cel przeznaczonych czterostronicowych wkładkach, poświęconych ich działalności. Propozycja została przyjęta i przedyskutowana na jednym z ostatnich posiedzeń zarządu oddziału warszawskiego. Materiały do wspomnianej wkładki — jak nam zakomunikowano — są już przygotowane. Czekamy. (m)

SAMOLOTY Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY



JUNKERS JU - 52/3M

We wrześniu 1939 r., w końcowej fazie obrony Warszawy, nad miastem pojawiły się niemieckie samoloty transportowe Ju-52/3m w dość niezwykłej roli... bombowców. Były naładowane skrzynkami małych bomb zapalających wypełnionych fosforem, które wyrzucano nad Warszawą niemal szuflami. Bomby te dały się mocno we znaki obronie p. lot. (posterunki na dachach wrzucały je do skrzyń z piaskiem). Jeden z samolotów miał wymalowany na kadłubie polski napis „UWAGA" literami gotyckimi.

Zaprojektowany przez Zindla samolot Ju-52, oblatano w 1930 r. Był to jednosilnikowy samolot pasażerski. Eksploatacja 5 maszyn wykazała, że jeden silnik był zbyt słaby. Po niewielkiej modyfikacji płatowca zainstalowano dwa dodatkowe silniki. Powstał Ju-52/3m. Był on budowany w wersji pasażerskiej w dużych ilościach i używany przed 1939 r. przez wiele towarzystw komunikacyjnych (1 egzemplarz ze znakami SP-AKX był używany w Polsce w latach 1937—39). Na Ju-53/3m przewieziono znicz olimpijski z Grecji do Berlina w 1936 r. W 1934 r. zaprojektowano wersję bombową Ju-52/3mg3e, z 2 stanowiskami k. masz. (na grzbiecie i wysuwanym — pod kadłubem). Już na początku wojny domowej w Hiszpanii 20 samolotów Ju-53/3m skierowano do służby bombowej i transportowej. Poza wojną w Polsce Ju-52 odegrały ważną rolę w inwazji Norwegii, przewożąc desant i sprzęt wojskowy na lotnisko w Oslo.

W dalszych latach powstawały kolejne wersje, różniące się wyposażeniem i silnikami. Najbardziej interesujący był Ju-52/3mg6e, posiadający wielki pierścień, w którym wytwarzano silne pole magnetyczne za pomocą dodatkowego zespołu prądotwórczego. Kilka tych samolotów było używanych do eksplodowania morskich min magnetycznych. Ostatnia wersja Ju-52/3mg14e, dostarczana do oddziałów transportowych Luftwaffe, posiadała pancerną osłonę kabiny pilota i wieżyczkę opływową nad kabiną z k. masz. MG-15. Ostatnie wersje były wyposażone w silnik BMW-132Z o mocy 850 KM. Łącznie zbudowano ponad 4835 samolotów Ju-52.

Ju-52/3m były wykorzystywane do pierwszych desantów spadochronowych (w Norwegii, Holandii, na Krecie). Część samolotów Ju-52/3mg9e miała haki do holowania szybowców desantowych DFS-230. Na froncie wschodnim Ju-52 były używane w dużych ilościach dla zaopatrywania okrążonych wojsk hitlerowskich (np. Stalingrad, Wrocław). Po wojnie Ju-52 były budowane we Francji, w Hiszpanii (170 sztuk jako C-352-L). Kilka zdobycznych Ju-52 było używanych przez brytyjskie linie BEA w latach 1946—47. Pewna ilość Ju-52 dotrwała do dziś.

Konstrukcja całkowicie metalowa. Podwozie stałe. Na grzbiecie kadłuba stanowisko strzeleckie. Kadłub mógł pomieścić 15 do 17 foteli pasażerskich.

Uzbrojenie: k. masz. MG-15 (kal. 7,9 mm) w otwartym stanowisku na grzbiecie kadłuba.

Napęd: 3 silniki gwiazdowe, chłodzone powietrzem BMW-132A3 o mocy max. 725 KM.

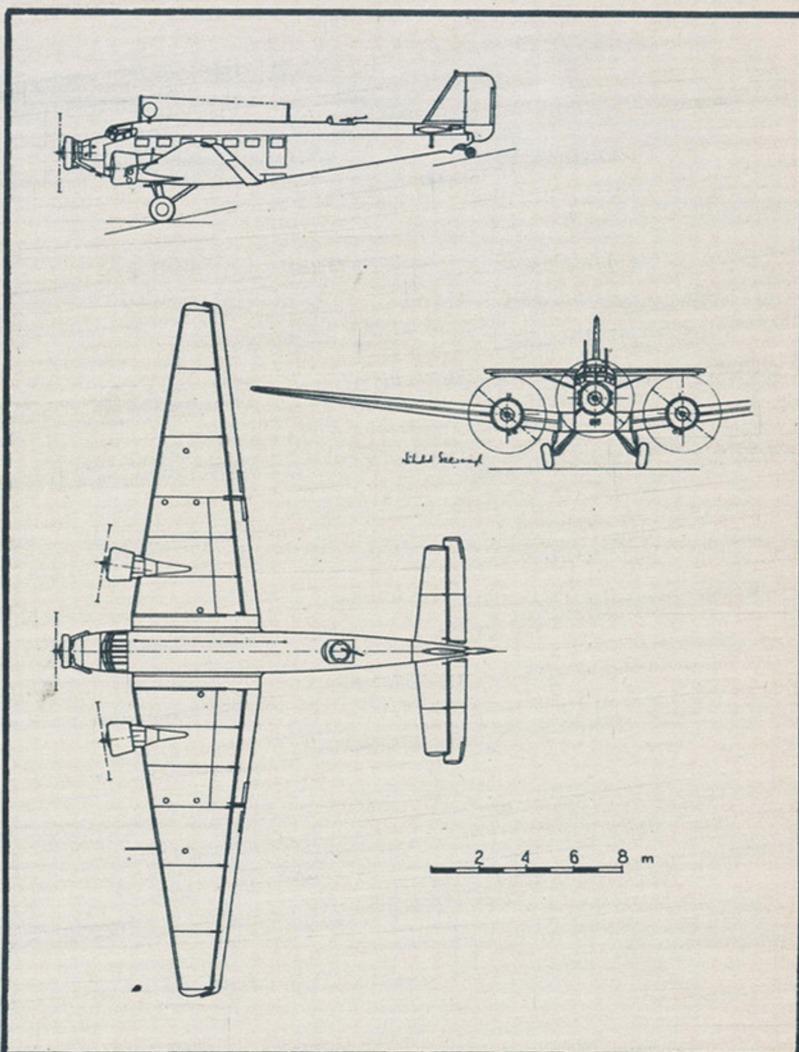
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 29,25 m, długość — 18,9 m, wysokość — 6,1 m, pow. nośna — 110,5 m².

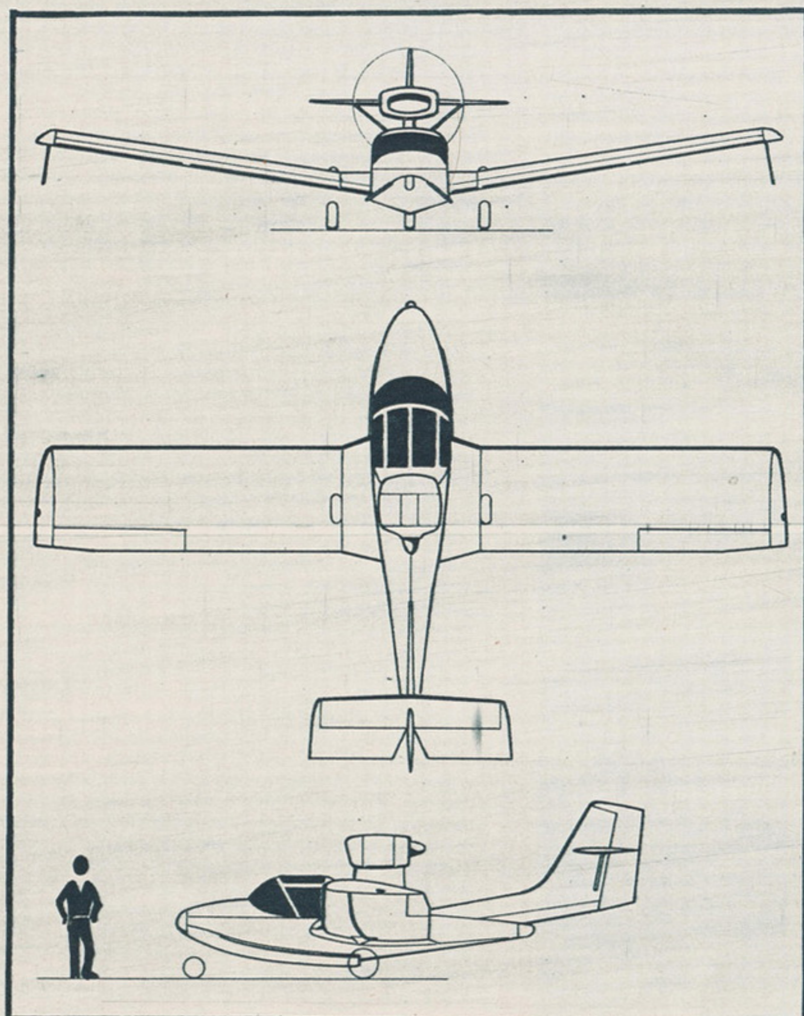
Masy: Masa własna — 6 500 kg, masa użyteczna — 4 000 kg, masa całkowita max. — 10 500 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 270 km/h, prędkość przelotowa — 200 km/h, prędkość lądowania — 100 km/h, czas wznoszenia na 1 000 m — 4 min., pułap — 5 500 m, zasięg — 1 280 km.

(W. S.)



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



TAYLOR „COOT - A"

Moulton Taylor, były pilot doświadczalny i pracownik wielu zakładów lotniczych w USA (Grumman, Douglas), prowadzi obecnie niewielką wytwórnię lotniczą Aerocar. Swego czasu („SP" nr 50/1970 r.) opisywaliśmy niezwykły samolot-samochód „Aerocar-III", jedyną konstrukcję tego typu, która uzyskała oficjalny certyfikat. Ponieważ popyt na „latający samochód" nie jest zbyt wielki, postanowiono wprowadzić do produkcji prostszy typ statku powietrznego. Tym razem była to niewielka amfibia pod nazwą „Coot" (rodzaj ptaka morskiego), zaprojektowana w dwóch wersjach: A — z pojedynczym kadłubem i B — z podwójnym wspornikiem usterzenia („SP" nr 24/1972). Amfibia jest produkowana przez zakłady Aerocar w częściach i zespołach do samodzielnego montażu przez amatorów. Udany ten samolocik cieszy się dość dużym powodzeniem.

„Coot-A" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym średniopłatem, zbudowanym w układzie łodzi latającej, wyposażonej w częściowo chowane podwozie kołowe. Konstrukcja mieszana: plastyk-drewno-metal.

Przednia część kadłuba wykonana z syntetycznej żywicy zbrojonej włóknem szklanym stanowi łódź o pojedynczym redanie. Dno skośne o pochyleniu 17°, po bokach listwy przeciwbryzgowe. Centropłat o obrysie trapezowym stanowi integralną całość z kadłubem, a jego wystające, szczelne części służą jako płetwy ustateczniające samolot na wodzie. Na końcu łodzi — ster wodny. Kabina z miejscami obok siebie o bogatym oszkleniu, zapewniającym doskonałą widoczność. Dwuster. Tył kadłuba stanowi wspornik usterzenia, wykonany z rury duralowej o średnicy 30 cm, oprofilowany listwami i pokryty dakronem.

Skrzydła doczepne, o obrysie prostokątnym, ze stałym profilem NACA 4415. Konstrukcja drewniana, klasyczna, pokrycie dakronowe. Końcówki zagięte w dół. Klap brak.

Usterzenie klasyczne. Stateczniki konstrukcji metalowej. Stery kryte dakronem. Statecznik poziomy podparty pojedynczymi zastrzałami. Podwozie trójkołowe, chowane częściowo w locie (elektrycznie).

Silnik 6-cylindrowy Franklin-220 o mocy obniżonej do 180 KM, co zapewnia mu tzw. „płaską charakterystykę". Zabudowany na pylonie za kabiną. Śmigło pchające o średnicy 1,8 m. Paliwo — 110 l.

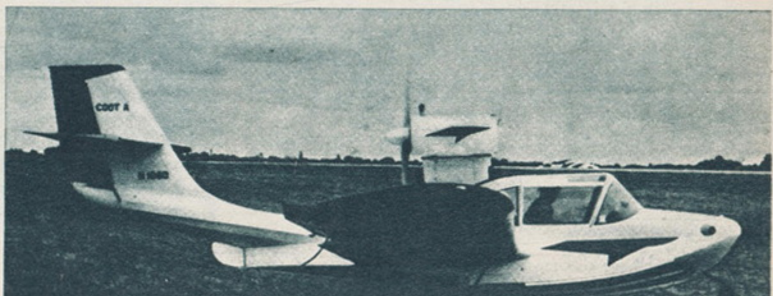
(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

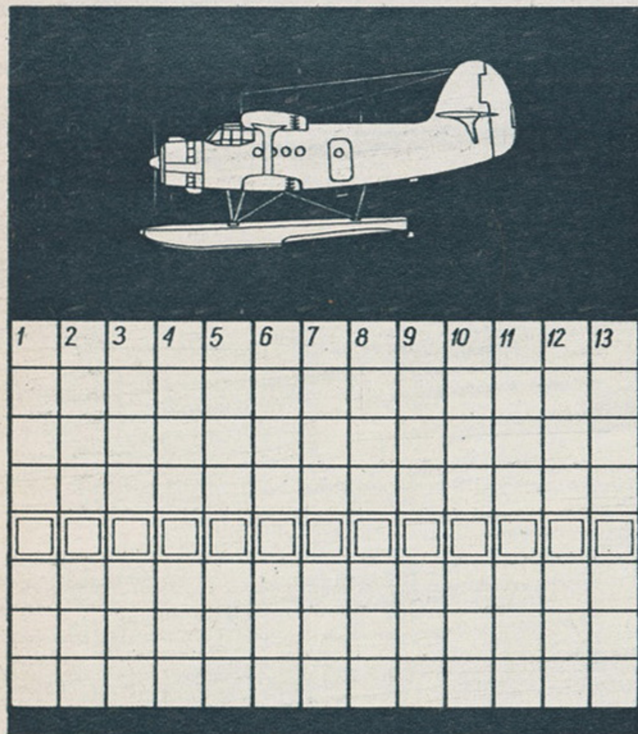
Wymiary: Rozpiętość — 11,00 m, długość — 6,70 m, pow. nośna — 16,72 m², wydłużenie — 7,2.

Masy: Masa własna — 500 kg, masa całkowita — 780 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 200 km/h, prędkość przelotowa max. — 175 km/h, prędkość ekonomiczna — 160 km/h, prędkość przeciągnięcia — 90 km/h, wznoszenie — 4 m/s, zasięg (bez rezerwy) — 550 km.



LITERÓWKA



Do literówki należy wpisać pionowo trzynaście wyrazów o-śmioliterowych o podanych znaczeniach. Litery, znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami, czytane po ziomo dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — lubelskie lotnisko sportowe; 2 — hełm lotniczy, wyposażony w słuchawki i mikrofon; 3 — klasa szybowców, w której startował Franciszek Kępka w Australii; 4 — część spalinowego silnika tłokowego; 5 — radziecki kosmodrom, położony w Kazachstanie; 6 — szwajcarskie linie lotnicze; 7 — lot balonu z wytracaniem wysokości lotu; 8 — przyrząd do mierzenia ciśnienia atmosferycznego; 9 — radziecki oblatywacz, pilotował samoloty E-166 i E-266; 10 — reżyser filmu „Bitwa o Anglię"; 11 — w wielu samolotach jest chowane; 12 — wersja szybowca „Jaskółka" ze skrzydłami o rozpiętości 18 m; 13 — płat nośny.

Opracował:

JANUSZ PALACZ

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 3. XI. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci — **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.

ROZWIĄZANIA

LOGOGRYF
(nr 34 z 25 sierpnia 1974 r.)

Hasło: SKOCZEK SPADOCHRONOWY.

Wyrazy pomocnicze: 1 — pocisk, 2 — „Bocian", 3 — zaczep, 4 — Kalisz, 5 — Parker, 6 — drewno, 7 — Suchoj, 8 — Garros, 9 — Krosno 10 — Ławica, 11 — orczyk.

LITERÓWKA

(nr 36 z 8 września 1974 r.)

Hasło: PEZETEL.

Wyrazy pomocnicze: 1 — KPL, 2 — stery, 3 — Tuszyno, 4 — reflektor, 5 — Peltier, 6 — wieża, 7 — ILS.

BONY KSIĄŻKOWE wylosowali: **Jadwiga Dzielska** — ul. Marchlewskiego 14/4, 31-514 Kraków; **Jan Jeżowski** — ul. 22 Lipca 63, 26-200 Końskie; **Jerzy Liwiński** — ul. Asfaltowa 7, 05-500 Stefanów; **Grażyna Ilkow** — ul. M. Nowotki 2 m. 18, 98-200 Sieradz; **Honorata Wolińska** — ul. Wojska Polskiego 17 m. 1, 11-130 Dobre Miasto; **Maciej Marczak** — ul. Potockiego 22, 51-153 Wrocław.

Rys.: W. Fuglewicz



AEROKLUB CZĘSTOCHOWSKI

Aeroklub im. mjra Asen Agowa w Górnej Orjahowicy (Bułgaria), zaprosił ekipę spadochroniarzy ACz do wzięcia udziału w międzynarodowych zawodach spadochronowych. W zawodach, rozegranych w dniach od 25 do 31 sierpnia br. wzięła udział 6-osobowa ekipa skoczków z Częstochowy w składzie: **Danuta Miara, Jan Kuliś, Ryszard Brycht, Emil Więcek, Wiesław Gajecki i Andrzej Cupiał.**

W zawodach startowało łącznie 5 ekip — poza naszą także włosko-francuska i trzy bułgarskie z Warny, Russe i Górnej Orjahowicy.

W konkursie skoków akrobacyjnych z wysokości 2 000 m nasza ekipa zajęła 3 miejsce, a indywidualnie w tej konkurencji **Jan Kuliś** był również trzeci. W konkursie na celność lądowania z wysokości 1 000 m zajęliśmy dopiero 4 miejsce.

Ale rzecz nie tylko w samych wynikach. Ważna była dla nas także serdeczna, przyjacielska atmosfera. Byliśmy gośćmi załogi fabryki podnośników przemysłowych „Balcancar" — „Jantra", braliśmy udział w uroczystym koncercie, zorganizowanym przez bułgarski Komsomoł, zwiedziliśmy dawną stolicę Bułgarii — Wielkie Tyrnowo, byliśmy w Warmie i Złotych Piaskach. Nasz opiekun z ramienia bułgarskiego Komsomołu, Borys Trojanow — dwoił się i troił, by tylko uatrakcyjnić nam pobyt w pięknej Bułgarii, która nie szczędziła nam owoców, słońca i uczuć przyjaźni.

W rewanżu zaprosiliśmy naszych bułgarskich przyjaciół do złożenia wizyty w Częstochowie. Przyjadą w roku przyszłym, na zawody spadochronowe, organizowane w ramach jubileuszu 40-lecia ACz.

Witold Majak

AEROKLUB OSTROWSKI

Aeroklub Ostrowski zorganizował w sierpniu br. skoszarowany obóz podstawowego szkolenia lotniczego, szybowcowego i spadochronowego. Po raz pierwszy w Aeroklubie Ostrowskim szkolenie odbywało się nie systemem tradycyjnym, tj. za wyciągarką, lecz za samolotem. Metoda takiego szkolenia nie tylko gwarantowała lepsze bezpieczeństwo wykonywanych lotów, ale również pozwoliła wszechstronniej wyszkolić młodych adeptów sztuki latania.

Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że latanie oraz skoki spadochronowe z samolotu An-2 odbyły się bezawaryjnie, co jest niemałą zasługą szkolących instruktorów i etatowej kadry technicznej. Trzeba też przyznać, że szkoląca się w tym roku młodzież była nie tylko zdyscyplinowana, ale również uzyskała bardzo dobre oceny z wyszkolenia.

Na obozie przebywała młodzież z terenu południowej Wielkopolski. Podstawowo wyszkolono 9 szybowników i 10 spadochroniarzy. Ogółem w okresie szkolenia wylatano 43 godziny za samolotem i 120 godzin samodzielnych lotów szybowcowych. W podstawowym szkoleniu spadochronowym wykonano 210 skoków.

W dniu Święta Lotnictwa, 23 sierpnia 1974 r., zorganizowano spotkanie młodzieży z mgr inż. **Wiktorem Leją** oraz **Józefem Morissonem.**

W zakończeniu obozu wziął udział prezes AO mgr **Zbigniew Rynowiecki,** który wręczył nowo wyszkolonym pilotom świadectwa ukończenia kursu, dyplomy i upominki książkowe. Wśród wyróżnionych znaleźli się także piloci szybowcowi **Roman Karbolewski** i **Jerzy Grzeszczyk,** którzy włożyli wiele pracy społecznej w organizację obozu.

Marian Biela

AEROKLUB PODKARPACKI

Na lotnisku Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, w dniach 24—31. VIII. 1974 r., rozegrano XIII Okręgowe Zawody Szybowcowe Ziemi Rzeszowskiej. Oto wyniki: **1. Janusz Trzeciak (Rzeszów) — 628 pkt; 2. Marek Ring (Krosno) — 438 pkt; 3. Bolesław Wójtowicz (Krosno) — 354 pkt; 4. Zbigniew Szczepański (Krosno) — 343 pkt; 5. Zygmunt Wania (Rzeszów) — 325 pkt; 6. Jan Plaskacz (Rzeszów) — 289 pkt;**



7. Jan Żak (Stalowa Wola) — 267 pkt; 8. Jolanta Ziobro (Krosno) — 259 pkt; 9. Mieczysław Gałuszka (Krosno) — 112 pkt; 10. Witold Wiśniewski (Stalowa Wola) — 97 pkt.

Startowało 14 pilotów.

Zbigniew Szuber

AEROKLUB STALOWOWOLSKI

W dniach 19 — 22 września br. odbyły się na terenie Aeroklubu Stalowowolskiego IV Okręgowe Zawody Samolotowe Ziemi Rzeszowskiej, z udziałem 17 załóg. Zwycięstwo odniosła załoga Aeroklubu Rzeszowskiego w składzie **Janusz Trzeciak — Jan Bober,** zdobywając **3 173 pkt.** Na drugim miejscu znalazła się załoga z Aeroklubu Stalowowolskiego: **Mirosław Nalepa — Wacław Struzik — 3 068 pkt,** na trzecim załoga z tego samego aeroklubu, **Witold Walaski — Stanisław Łokej — 2 988 pkt.**

Stanisław Kluk

AEROKLUB WARSZAWSKI

Z udziałem 18 załóg, w tym 12 z Aeroklubu Warszawskiego i 6 z Aeroklubu Białostockiego, odbyły się w stolicy w dniach 22—24 września br. samolotowe zawody rajdowo-nawigacyjne okręgu lotniczego Warszawa. Zawodnicy walczyli na trasach łamanych, po łuku i... po kole. Puchar „Trybuny Mazowieckiej" dla najlepszego pilota zdobył **Piotr Szczepański,** a puchar „Ekspressu Wieczornego" dla najlepszego nawigatora — **Jan Tripenbach** (obaj z Aeroklubu Warszawskiego). Załoga ta zdobyła łącznie **1 910 pkt.** Następne miejsce w XII Warszawskich Zawodach Samolotowych zdobyli: **2. pil. Bogdan Srokowski — nawig. Henryk Rup (AW) — 1 837 pkt; 3. Henryk Kucharski — Henryk Jędrzejewski (AW) — 1 803 pkt; 4. Mikołaj Andruszkiewicz — Tadeusz Rutkowski (AB) — 1 794 ptk; 5. Mieczysław Litwińczyk — Stanisław Iwaszko (AB) — 1 720 pkt; 6. Tomasz Maliszewski — Wacław Sieczkowski (AW) — 1 715 pkt.**

Jedyna załoga kobieca, **Wiera Kamińska — Helena Latawiec** z Białegostoku, zdobyła **1 119 pkt.** i uplasowała się na 14 miejscu.

Piloci cześciu czołowych załóg uzyskali awans do przyszłorocznych zawodów ogólnopolskich II ligi.

Startujący poza konkursem członek kadry narodowej **Krzysztof Włodarkiewicz,** z nawigatorem **Andrzejem Zagórskim** — zdobył 2 040 pkt.

(h)

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Inauguracją szeregu różnorodnych imprez z okazji Dni Lotnictwa we Wrocławiu były VIII Samolotowe Mistrzostwa Wrocławia, rozegrane w dniach 24 i 25 sierpnia br. Wzięło w nich udział 7 załóg.

Regulamin zawodów, opracowany przez kierownika sportowego zawodów dra inż. **Andrzeja Sokolskiego** odznaczał się, w stosunku do regulaminu lig samolotowych, zaostrzeniem kryterium regularności lotu po trasie. Tolerancje na ujawnionych i nie ujawnionych punktach kontroli czasu wynosiły odpowiednie **15 s** i **30 s.** Przekroczenie ich było równoznaczne z otrzymaniem punktów karnych, pomniejszających dodatnio konto punktowe za zidentyfikowane znaki i obiekty na podstawie zdjęć oraz dokładność lądowania.

Rozegrano 3 konkurencje. Prologiem zawodów było wykonanie przez każdą załogę trzech prób dokładności lądowania na samolocie **PZL-101 „Gawron"** w prostokącie o wymiarach 20 x 20 m. Zwyciężyła załoga **Witold Kęsoń — Ryszard Widelak,** zdobywając maksymalną, możliwą do zdobycia ilość **60 pkt.**

Następne konkurencje były próbami nawigacyjnymi, obejmującymi regularność lotu, identyfikację znaków i obiektów oraz dokładność lądowania. Piloci latali na przemian na samolotach typu **Jak-18** oraz **Zlin-526 F.** Drugą konkurencję — przelot po dwóch odcinkach prostych i dwóch łukach, wygrała załoga **Stanisław Pasternak — Janusz Horbaczewski** — 274 pkt. W trzeciej konkurencji, którą był przelot po ośmiu odcinkach prostych, najlepsza była załoga **F. Ragankiewicz — S. Witek** — 576 pkt.

Klasyfikacja końcowa czołowych załóg: **1. F. Ragankiewicz — S. Witek** — 858 pkt., **2. J. Sabadasz — R. Polański** — 731 pkt., **3. S. Pasternak — J. Horbaczewski** — 679 pkt., **4. T. Cwik — W. Demczenko** — 570 pkt. (załoga kobieca).

Załogi te zakwalifikowały się do III Samolotowych Mistrzostw Dolnego Śląska.

Stanisław Błasiak

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

ul. Widok 8,
00—023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52
02-546 Warszawa, tel. 45-00-61

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1—6—100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00—839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00—840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1—6—100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00—839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02—546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rekopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa, Miedziana 11. Podpisano do druku 4.X.1974 r. Zam. 7872 W-36

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



WIEŻA KONTROLI

Tak wygląda wnętrze centralnej wieży kontroli w międzynarodowym porcie lotniczym w Kuala-Lumpur (Malezja). Miejscowy personel obsługi został wyszkolony przez Międzynarodowy Związek Telekomunikacyjny w ramach pomocy technicznej Programu Rozwojowego Organizacji Narodów Zjednoczonych.



OSZCZĘDNOŚĆ

Na małych lotniskach bez obsługi nocnej można zastosować oświetlenie pasa, załączane zdalnie drogą radiową przez lądującego pilota. Po wylądowaniu samolotu automat czasowy znów wyłączy oświetlenie. Jest to pomysł opatentowany.



ŚMIGŁOWCE NOCNE

Na zdjęciu widoczne są dwa zamocowane z boków kabiny reflektory-szperacze do oświetlania terenu promieniami podczerwonymi oraz dwie zamocowane z przodu kadłuba głowice obserwacyjne. W kabinie znajdują się ekrany do zobrazowania wzmocnionych elektronicznie obrazów terenu. Do bezpośredniej obserwacji obrazu wprost z głowic obserwacyjnych służy widoczny na fotografii światłowód. Ksenonowe reflektory-szperacze są montowane bezpośrednio nad działkami, dzięki czemu mogą oświetlać miejsca, na które kierowany jest ogień. Wobec stosowania promieniowania podczerwonego (reflektory wyposażone są w odpowiednie filtry) jest ono niewidoczne. Szperacze, których średnica nie przekracza 150 mm, stymulują działanie przetworników (będących równocześnie wzmacniaczami) obrazów. Wchodząca w skład systemu kamera telewizyjna przystosowana jest do pracy przy słabym oświetleniu. Należy tu dodać, że tego rodzaju kamera, której zasadniczym elementem jest widikon z magnetycznym skupianiem i elektrostatycznym sterowaniem wiązki światła, przystosowana jest do pracy przy zupełnym braku widzialności (ciemna noc); zapotrzebowanie mocy przez kamerę wynosi ok. 12 W.

Dzięki zainstalowaniu kamer na stabilizowanej platformie, ułatwia się pilotom śmigłowców wyposażonych w ten system — lądowanie, a także ostrzeganie przed przeszkodami terenowymi w czasie lotów nocnych przy ziemi. Zarówno pilot, jak i strzelec dysponują monitorem TV. Urządzenie do bezpośredniej obserwacji z wielokrotnym wzmacniaczem obrazów ma służyć jako podstawowe nocne urządzenie celownicze.

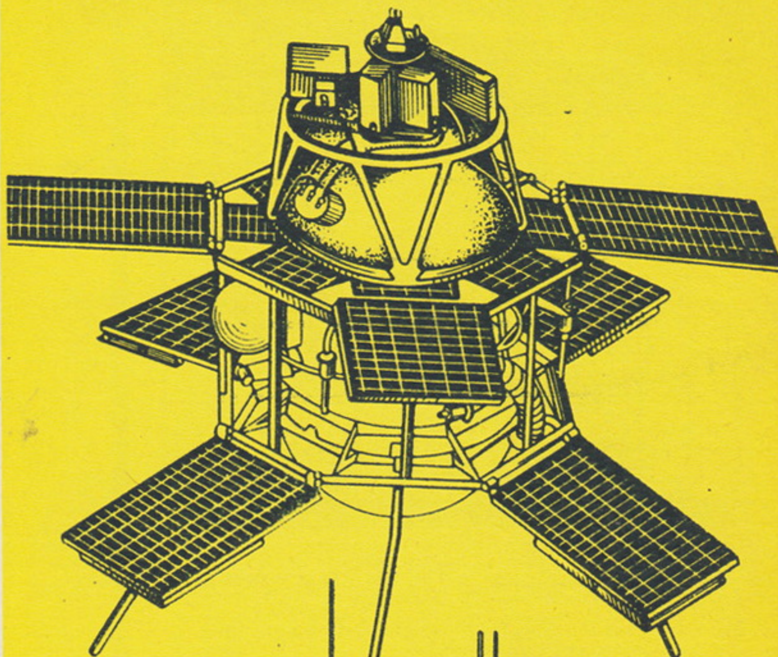
J. P.

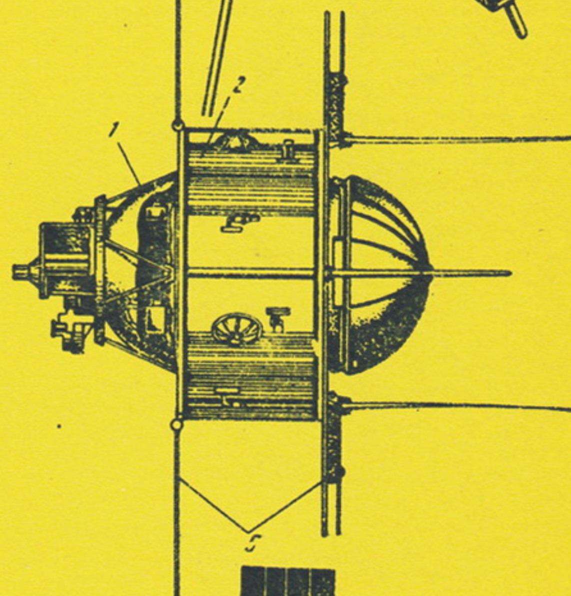
SPUTNIK DO BADANIA SŁOŃCA

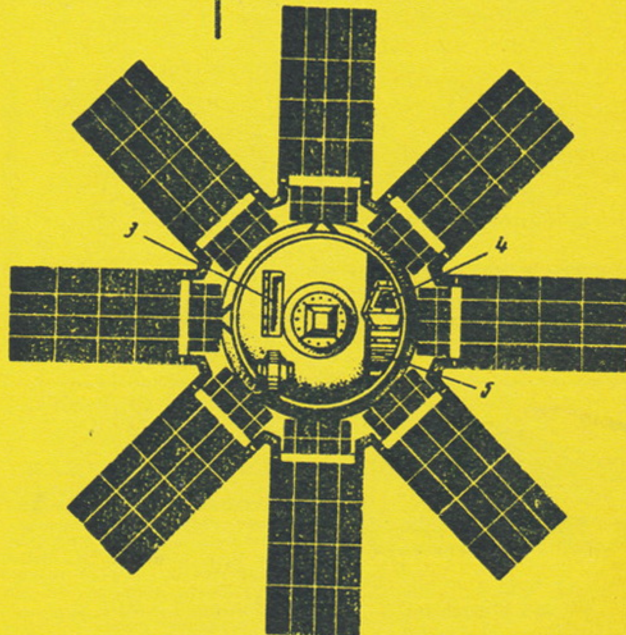
Rysunki przedstawiają radzieckiego sztucznego satelitę Ziemi, przeznaczonego do badania rentgenowskiego i ultrafioletowego promieniowania Słońca. Satelity tego rodzaju zostały opracowane w oparciu o zunifikowaną serię sputników „Kosmos" (166 i 230). Służą one jako nowy środek w prognozowaniu radiacyjnego bezpieczeństwa lotów kosmicznych.

Oznaczenia na rysunku: 1 — blok elektronicznej aparatury naukowej, 2 — termoizolacja ekranowo-próżniowa, 3 — spektrometr dyfrakcyjny, 4 — spektroskop rentgenowski, 5 — licznik kwantów strumienia promieni rentgenowskich. Dokładność orientacji satelity względem Słońca — od 1 do 2°.

Satelity te są wypuszczane za pomocą rakiet nośnych „Kosmos". Parametry orbit: perigeum — 283 do 288 km, apogeum — 563 do 578 km, nachylenie — 48,4°, czas obiegu Ziemi — 92,2 do 92,4 min.







Zdjęcia i rysunki: Akademia Nauk ZSRR, ONZ, „Flug Revue", archiwum, „Popular Science".